MANUAL DEL COLOMBÓFILO

John W. Logan (1840-1925) – Irlanda

Traducción del inglés – Néstor Diego

CAPÍTULO I

CONSEJOS PRÁCTICOS PARA LA CREACIÓN DE UN PALOMAR DE PALOMAS MENSAJERAS

Dado que constantemente me preguntan cómo iniciar un palomar de palomas mensajeras, ofrezco los siguientes consejos, que probablemente serán útiles para quienes se inician en este campo.

Cabe mencionar que la información que proporcionaré proviene de mi observación personal del trabajo de algunos de los mejores palomares de este país, de Bélgica, y de mi propia experiencia.

Quien lea estos consejos con el fin de obtener información, probablemente ya conozca el excelente trabajo que realizan los belgas con estas pequeñas aves.

Por lo tanto, para empezar, advierto al principiante que no debe esperar obtener los mismos resultados rápidos con las palomas de este país que con las de Bélgica.

Hay dos razones muy importantes por las que esto es imposible.

En primer lugar, y sobre todo, nuestro clima variable; pues en este país estamos sujetos a nieblas y brumas que rara vez, o nunca, se experimentan en Francia, el país sobre el que los belgas vuelan sus aves; muy diferente, sin duda, de nuestro terreno montañoso, densamente cubierto de enormes chimeneas que expulsan grandes cantidades de humo.

Menciono todo esto porque deseo recalcar a los principiantes que, a menos que un ave pueda ver el camino de regreso a casa, no puede recorrer ni siquiera las distancias más cortas.

He puesto a prueba repetidamente la teoría de que las aves encuentran el camino de regreso a casa por instinto, y la he desmentido; pues en un día de niebla, cuando un ave no puede ver cien metros a cada lado, no puede encontrar el camino de regreso a casa aunque se la lleve a tan solo 3 o 5 kms de distancia.

Por lo tanto, si un ave no puede usar la vista, no puede regresar a casa.

La segunda razón por la que nuestras aves no funcionan tan bien como las de los belgas es el menor cuidado y atención que reciben en Inglaterra en cuanto a cría, manejo y entrenamiento.

En Bélgica, miles de personas dedican cada momento libre del día al cuidado de sus palomas, y allí tienen un dicho, muy cierto: «El hombre hace al ave».

Esto significa que, dados dos aficionados con palomas igualmente buenas y conocimientos, el que estudie con mayor detenimiento el comportamiento de sus aves superará a su vecino el día de la carrera.

Hay dos maneras de iniciar un palomar

La primera es comprar media docena de parejas de palomas adultas y mantenerlas confinadas; criar con ellas y dejar volar a las crías.

Las palomas adultas deben mantenerse confinadas, ya que las buenas palomas adultas no se adaptan bien a un palomar nuevo.

Esto implica tener dos palomares.

Es inútil intentar obtener los mejores resultados en la práctica criando con palomas confinadas a menos que se las coloque en un aviario grande para la cría, porque si no se las mantiene así, sus crías no serán tan fuertes y vigorosas como deberían, y solo las más fuertes y vigorosas pueden realizar el trabajo más duro en un mal día.

Las crías nacidas de estas prisioneras deben ser retiradas tan pronto como sean capaces de alimentarse por sí mismas, lo cual, en el caso de pichones bien criados, debería ocurrir entre los 21 y 25 días de edad; personalmente, ahora rara vez dejo un pichón con sus padres más de 21 días.

Adjunto una ilustración de mi aviario para prisioneros, donde vuelan.

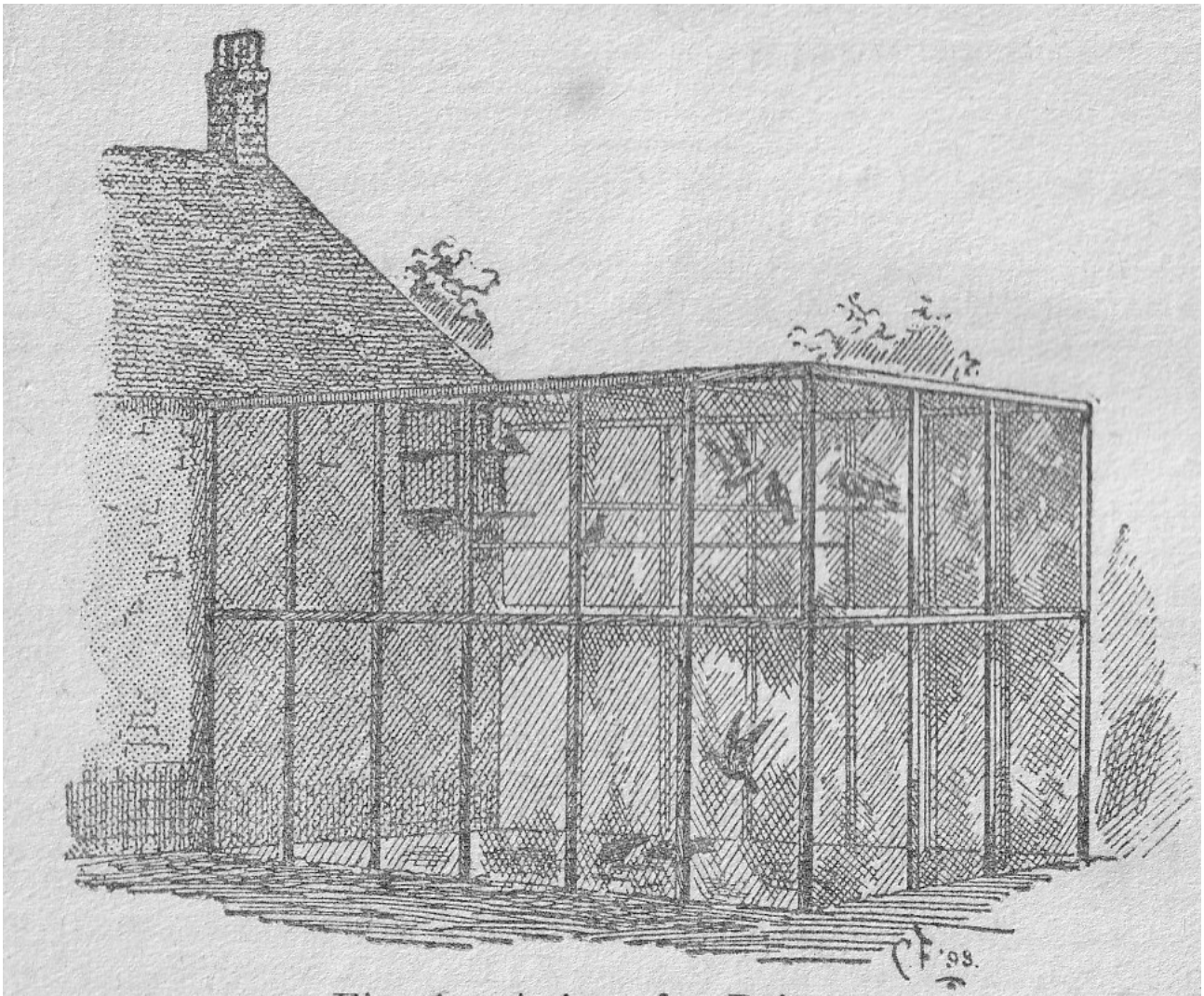


Fig. 1. Aviary for Prisoners.

Este aviario, cubierto con malla metálica, mide 9 metros de largo, 6 metros de ancho y 5,4 metros de alto.

Está adosado a una dependencia en el jardín, en cuya buhardilla anidan las palomas, entrando y saliendo por la trampilla A, similar a la que se muestra en detalle más abajo.

El interior del palomar, donde anidan las palomas, sigue el mismo principio que el otro palomar mostrado.

El espacio sobre el que se asienta el aviario está acondicionado: una parte con grava, otra con césped y otra excavada.

Las palomas viven en condiciones relativamente naturales, aunque están confinadas.

Llevamos muchos años importando palomas mensajeras de Bélgica; entre ellas, sin duda, muchas de buena calidad, pero también, en mi opinión, un gran número de ellas no aptas para el duro trabajo que nuestro difícil país y su clima variable exigen para el vuelo de larga distancia.

Salvo en el caso de que se venda un palomar entero por algún motivo, los belgas no se desprenden de sus mejores palomas, probadas y contrastadas, excepto a precios fabulosos, y a veces, ni siquiera las venden.

La prudencia ordinaria dicta este camino, pues no solo se necesita mucho tiempo para reunir un palomar con ejemplares realmente buenos, sino que un buen palomo de carreras suele generar para su dueño en Bélgica, en una temporada de vuelo, más dinero del que podría obtener por su venta, y la cantidad ganada en una temporada a veces es considerable; por ejemplo, el Sr. Hansenne, de Verviers, ganó 875 libras esterlinas en premios durante la temporada de 1882.

Pero se desprenden fácilmente de sus palomas sin experiencia y de aquellas que no provienen de sus mejores ejemplares.

Los pichones criados a partir de sus ganadores más rápidos en carreras de 322 kms con buen tiempo a menudo no soportan el esfuerzo que nuestro clima adverso les exige.

Buscamos pichones criados a partir de aquellos que pueden ganar en sus largas carreras anuales de más de 800 kms cuando el tiempo es malo.

En las ventas anuales de invierno que se celebran en Bruselas, de palomas pertenecientes a aficionados que se retiran de la afición, siempre se pueden encontrar buenos ejemplares.

Pero, ¿qué posibilidades tiene un aficionado en Inglaterra de conseguir las mejores palomas, a menos que tenga un amigo en el lugar?

El hecho de estar tan lejos le impide saber cuáles son las palomas auténticas; se encuentra en una enorme desventaja frente al que está allí, que conoce el trabajo que han estado realizando los distintos palomares y no dejará escapar una buena paloma si puede permitírsela.

En el continente, la colombofilia es un negocio, una forma de juego, y una buena paloma tiene allí tanto valor —proporcionalmente— como un buen caballo de carreras en Inglaterra.

A la carrera nacional anual que se celebra en julio a veces se envían hasta tres mil palomas, lo que hace que el valor del premio en juego supere las 2250 libras (por cada paloma inscrita se apuesta una media de 15 chelines).

Por lo tanto, un ave que puede ganar el primer premio en una carrera como esta —que vale 40 libras— representa una buena suma para su afortunado dueño, y, si se subasta, seguramente alcanzará un precio redondo.

Recuerdo que hace unos años le encargué a un amigo que vivía en Bruselas que me comprara en una de las subastas un buen ave que estaba anunciada.

Mi amigo asistió a la subasta, pero no pudo comprarla, ya que se vendió por más de lo que él creía que valía.

El precio que obtuvo fue de 16 libras.

Sin duda, 16 libras es un buen precio para un ave en una subasta, pero las mejores aves invariablemente alcanzan su máximo valor.

He pasado días en Bruselas intentando conseguir las mejores aves de los criadores locales, y recuerdo vívidamente los muchos encogimientos de hombros que he visto, acompañados de la invariable respuesta: «¡No! No quiero desprenderme de esa ave».

En ocasiones he pasado horas en un palomar intentando comprar un ave que había demostrado ser indiscutiblemente buena.

Suele ser un negocio difícil y costoso.

Pero convencer a un belga de desprenderse de una pareja de palomas reproductoras que producen buenas palomas de carreras es casi imposible.

Estas observaciones sobre las palomas belgas se escribieron en los inicios de este deporte en Inglaterra, y actualmente los aficionados pueden obtener en este país todo lo que necesiten, siempre que estén dispuestos a pagar un precio justo por ejemplares de probada calidad o su descendencia.

He profundizado así en la cuestión de la calidad de las palomas necesarias para obtener buenos resultados en este país, para que los principiantes comprendan qué tipo de palomas deben adquirir para empezar.

La segunda forma —y me inclino a pensar que la mejor— de establecer un palomar es comprar palomas jóvenes sanas de algunos de los mejores palomares de Inglaterra.

El «Diario de Squills» contiene cada año una lista de las principales carreras disputadas en Inglaterra durante la temporada anterior, con el nombre de cada competidor y el desempeño de sus palomas.

Escribiendo a los secretarios de los distintos clubes (cuyas direcciones se encuentran en la lista anual publicada en Squills' Diary se pueden obtener las direcciones de los aficionados que mejor han realizado el trabajo.

Tanto si el principiante decide adoptar el primer método, que consiste en tener dos palomares, como el segundo, que consiste en tener solo uno, lo primero que debe hacer es encontrar un lugar adecuado para su palomar.

Mi consejo para los principiantes es que sigan la práctica habitual de los belgas y construyan el palomar en lo alto de algún edificio.

La azotea de cualquier cobertizo, establo o trastero servirá perfectamente.

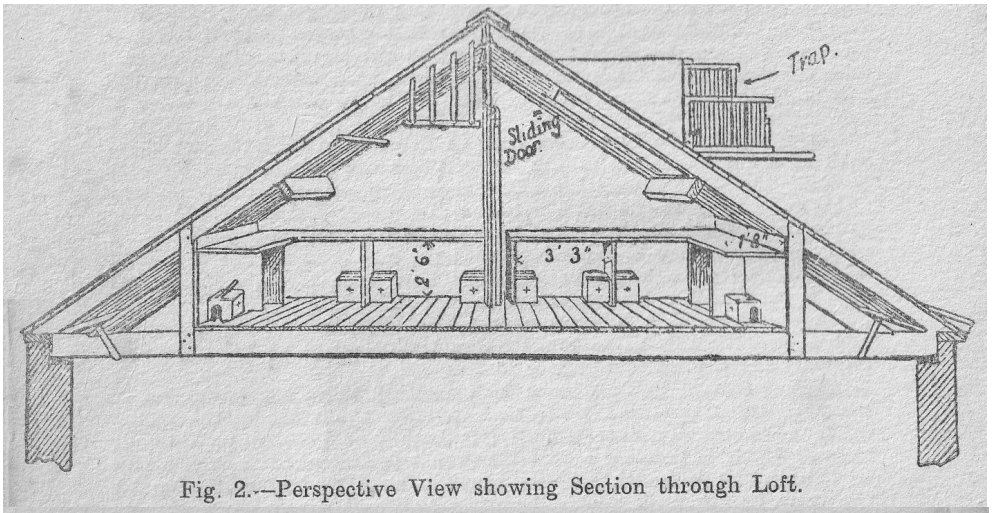


Fig. 2.—Perspective View showing Section through Loft.

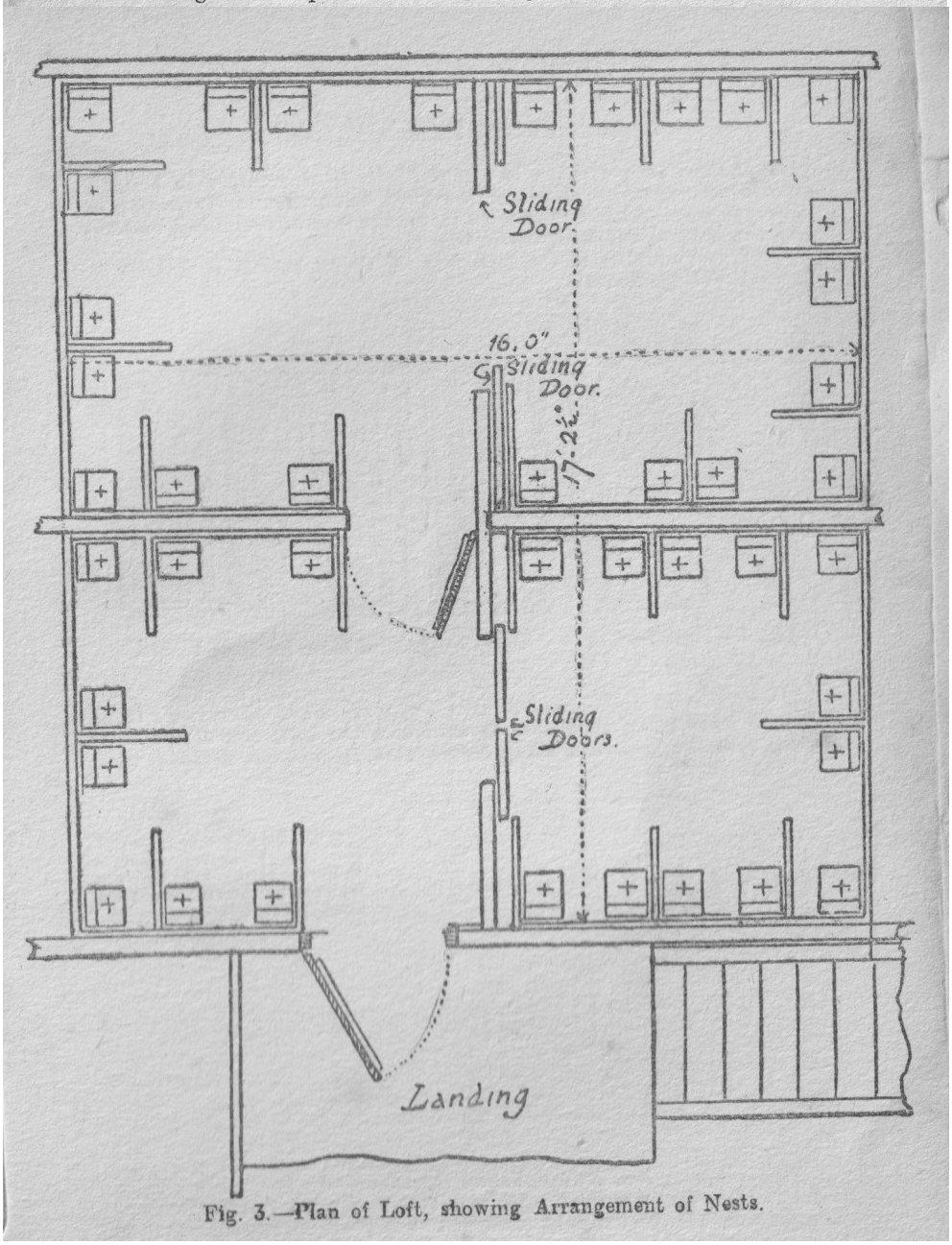


Fig. 3.—Plan of Loft, showing Arrangement of Nests.

Las figuras 2 y 3 muestran mi antiguo palomar, que construí en la buhardilla de mis establos, y que es sencillo y económico.

Cada pareja de palomas dispone, como lugar de cría, de una de las divisiones, que miden aproximadamente 90 cms de largo por 75 cms de alto y 50 cms de ancho.

Cada compartimento está equipado con dos cajas nido (Fig. 4), de 31x31 y 28 cms de alto, cada una con un cuenco de madera.

Delante de cada división hay una celosía frontal móvil de barrotes, con una pequeña puerta en el centro, que permite encerrar a las aves para el apareamiento u otros fines.

Para simplificar, esta disposición se omite en la sección, pero se muestra en la Fig. 5.

El plano del palomar (Fig. 3) muestra cómo está dividido por puertas correderas de celosía.

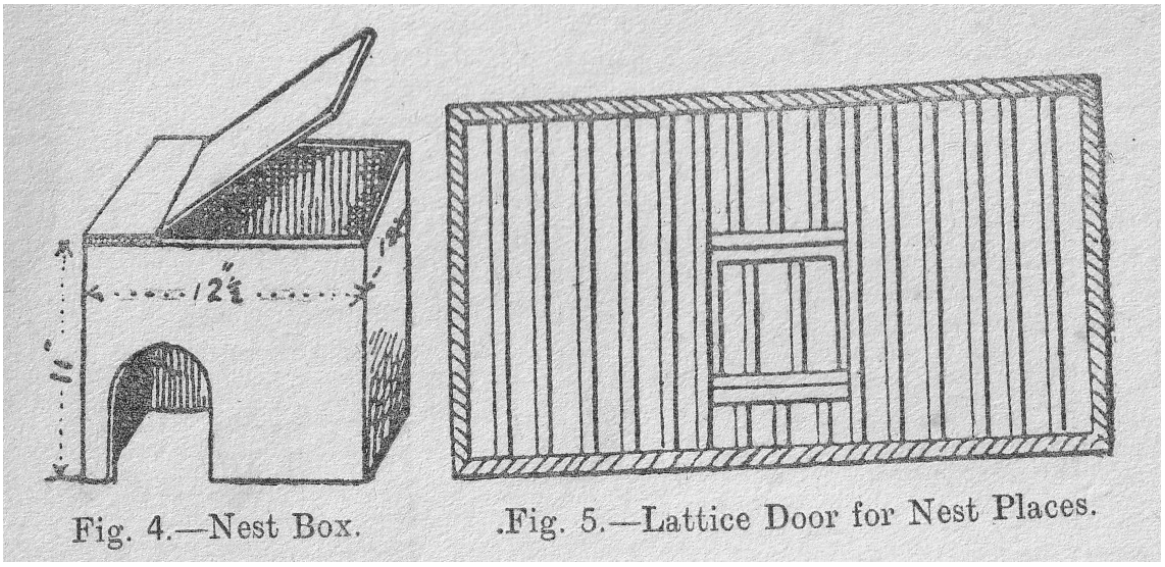
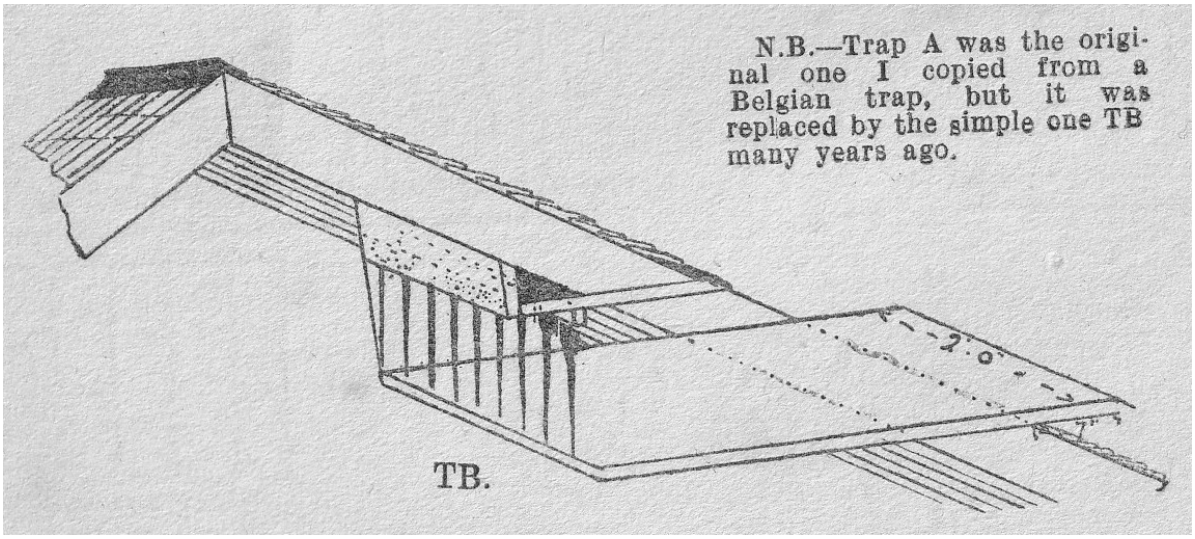


Fig. 4.—Nest Box.

.Fig. 5.—Lattice Door for Nest Places.

Resultará evidente que subdividir el palomar de esta manera ofrece muchas ventajas, una de las principales es que las aves pueden volar fácilmente hacia una de las divisiones cuando se necesita capturarlas.



Los siguientes cuatro dibujos muestran la trampa que se usa habitualmente en Bélgica.

Es una trampa excelente, superior en algunos aspectos a mi trampa sencilla, Fig. TB, sobre todo porque cuenta con dos puertas, B y C.

Las entradas laterales E muestran un sistema de cerrojos que permite la entrada del ave al palomar, pero impide su salida una vez dentro.

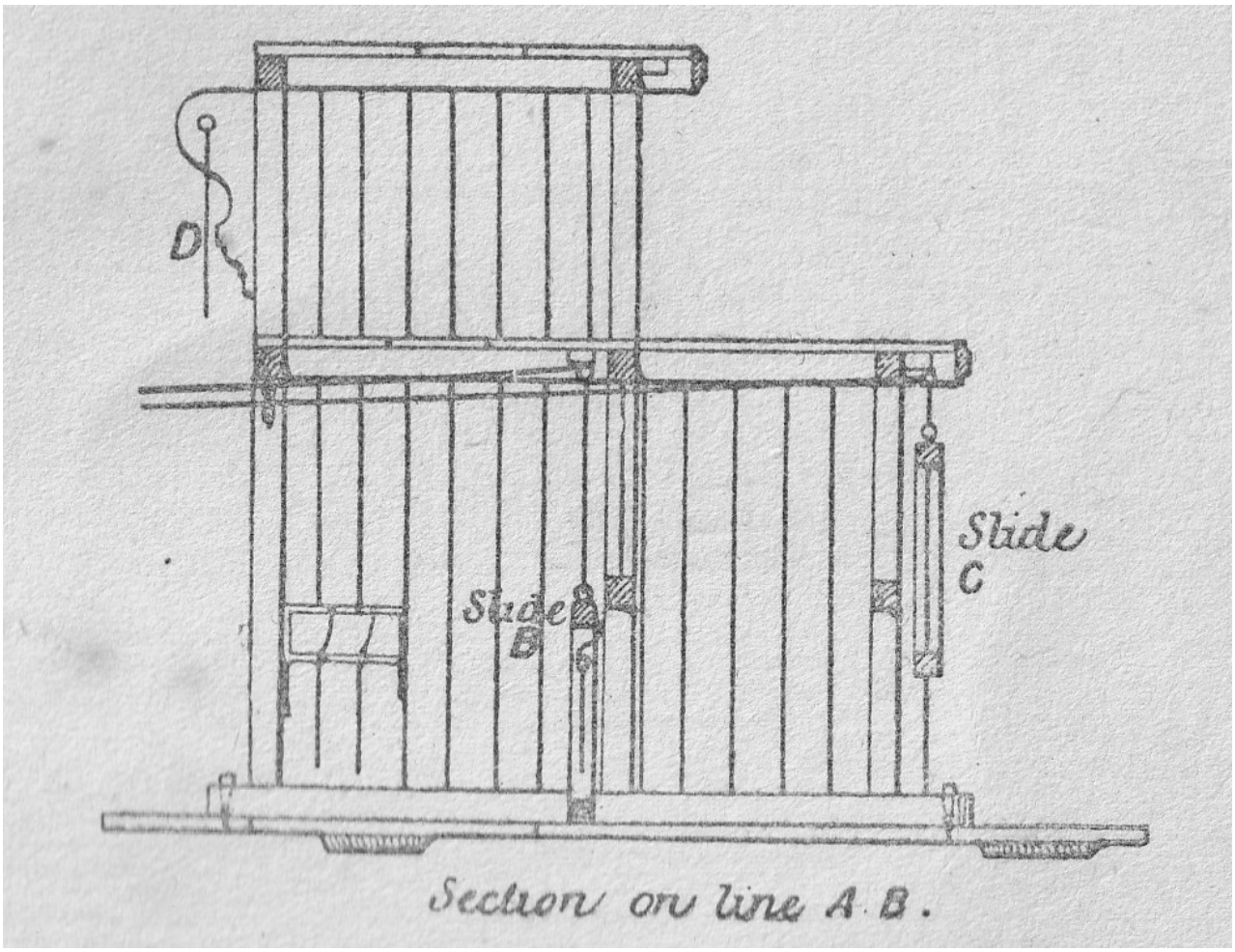
Las cuerdas para subir y bajar estas puertas correderas se muestran en las ilustraciones, que también ilustran cómo se fija la trampa.

Casi todos los palomares belgas se encuentran en los desvanes de las casas, donde son altos, secos y tranquilos.

Un palomar perfectamente seco es absolutamente necesario para que las palomas se desarrollen bien.

En cuanto al tamaño, depende del número de palomas que se vayan a criar.

Para quince parejas, que es el número máximo que una persona que no les dedique mucho tiempo puede cuidar adecuadamente, un palomar de aproximadamente 3,6 metros cuadrados (3,6x3,6) es el tamaño adecuado, ya que deja suficiente espacio para las crías.



Es un grave error sobrepoblar cualquier tipo de animal, pero sobre todo las palomas mensajeras, ya que, además de ser perjudicial para su salud, el hacinamiento las incomoda, y una paloma que no se siente cómoda no podrá volar bien.

Siempre he notado que se obtienen mejores resultados con unas pocas aves de buena calidad, bien cuidadas y cómodas, que con un número mucho mayor descuidado.

Lo ideal es tener un palomar aparte para las palomas jóvenes.

Sin duda, es la mejor opción, pero esto implica tener tres palomares, así que me imagino a algún principiante diciendo: «¡Caramba, después de todo, esto de criar palomas no es tan fácil!», y comprobará que no lo es; de hecho, descubrirá que, como en todo, quien desee tener éxito deberá dedicarle una atención constante y minuciosa.

Quien adopte el plan de tener un palomar aparte para las palomas jóvenes, en su segundo año —es decir, un año después de haber empezado, cuando comience a criar sus propias aves— colocará las palomas nacidas en marzo, abril y mayo en ese palomar y las hará volar desde allí.

Luego, al final de la temporada de vuelo, las aves jóvenes que sobreviven a la etapa final de su entrenamiento se adaptan fácilmente al palomar de las aves adultas; entonces, el palomar de las aves jóvenes se cierra y permanece vacío hasta la primavera siguiente.

Lo ideal es que el palomar de las aves jóvenes esté separado del de las aves adultas únicamente por una división con una puerta, de modo que, al final de la temporada, solo sea necesario abrir la puerta que divide ambos palomares y alimentarlas solo en el de las aves adultas; después de un tiempo, se puede cerrar la puerta.

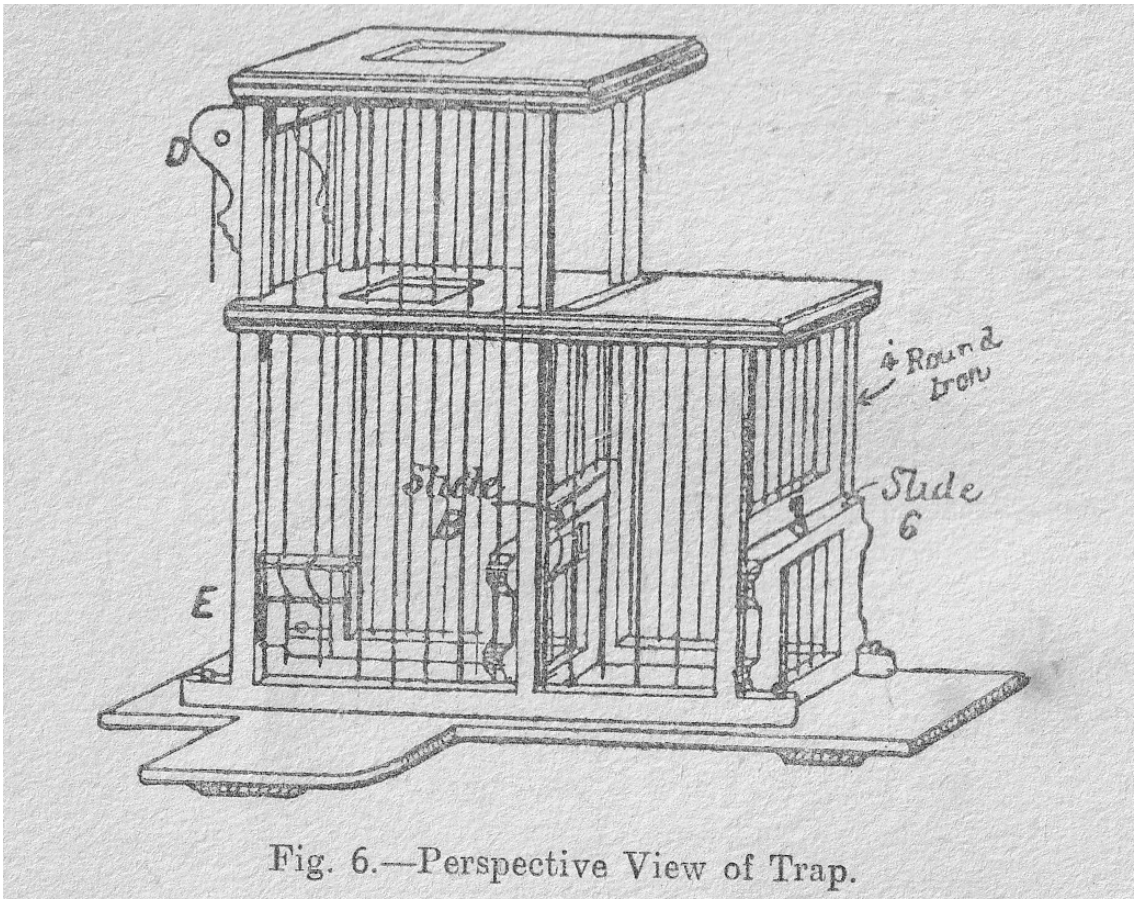


Fig. 6.—Perspective View of Trap.

La gran ventaja de tener un palomar para las aves jóvenes es que las aves adultas, al tener su propio palomar, están mucho más cómodas.

De hecho, el mejor momento para comenzar un palomar —el único momento para comenzarlo correctamente— es en primavera, para que las aves jóvenes nacidas en abril, mayo y junio puedan volar el mismo año de su nacimiento.

Así que cualquiera que empiece a criar palomas prisioneras debería empezar en invierno, para que todo esté listo para emparejarlas el 1 de marzo.

Cabe añadir que criar palomas prisioneras es un pasatiempo para gente adinerada, pues para tener éxito con ellas, la jaula debe ser espaciosa.

Por lo tanto, mi consejo es: no se moleste con las palomas prisioneras, sino que compre tantas parejas como pueda permitirse de pichones bien criados de una estirpe de larga distancia.

Si va a empezar un palomar comprando pichones, le recomiendo que los compre entre marzo y junio; empiece con tantos como pueda.

Quien desee obtener buenos resultados debería adquirir al menos veinticinco o treinta jóvenes, aunque esto es opcional; simplemente indico la cantidad que considero un buen comienzo.

No debe desanimarse por las pérdidas, pues no me importa dónde se críen ni a quién se las compre: las mejores pueden perderse en este país, incluso cuando las entrena un criador experimentado.

Por lo tanto, el principiante, para quien esto es nuevo, debería considerarse afortunado si, después de haberlas probado hasta 160 kilómetros, le queda la mitad.

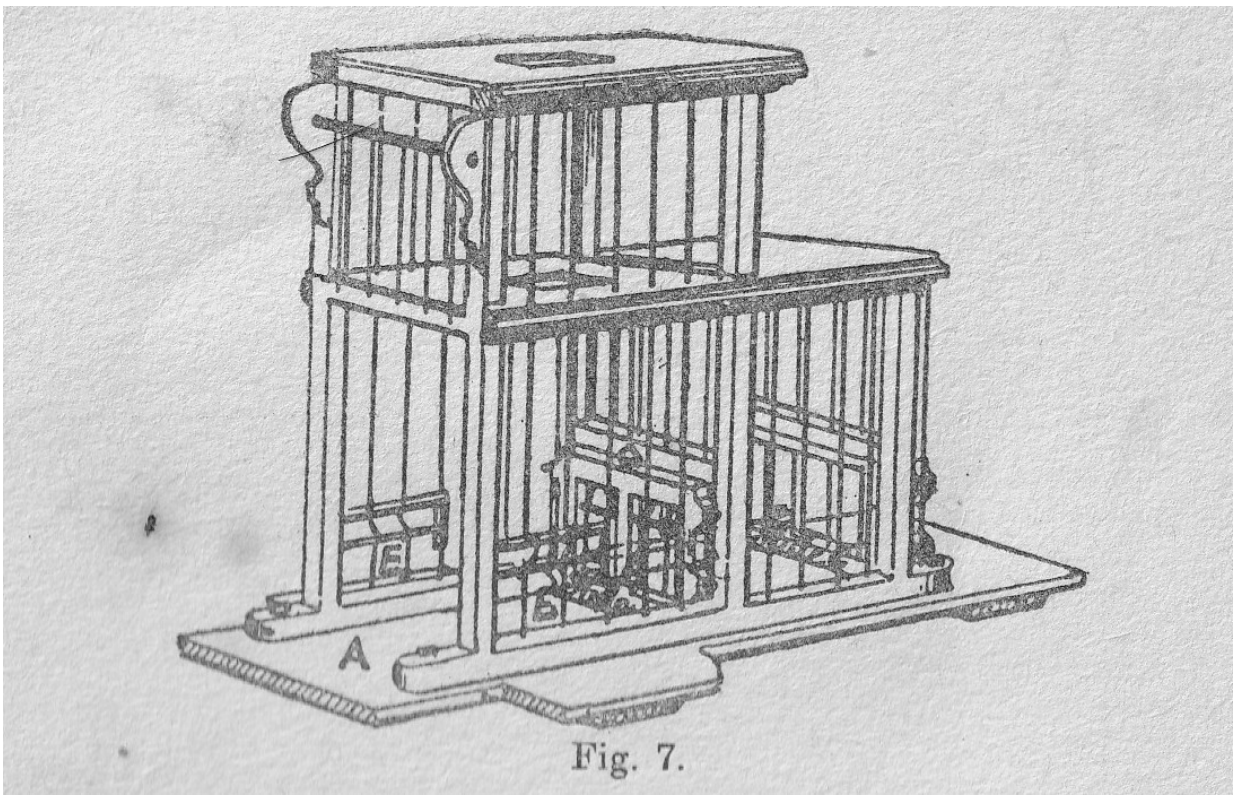


Fig. 7.

Cuando lleguen las palomas jóvenes, colóquelas en el palomar, donde, si se utiliza la trampa A, mantenga la compuerta exterior bajada durante unos días para que puedan entrar y explorar.

Luego, la trampa puede dejarse abierta y permitir que las palomas salgan por sí solas.

No se deben soltar, sino dejar que encuentren su propia salida.

Supondremos que el principiante ha conseguido la cantidad de pichones que necesita durante marzo, abril, mayo y la primera quincena de junio (y, si me lo preguntan, no conseguirá más allá de junio), y que los ha soltado y cuidado esmeradamente hasta mediados de julio; entonces debería comenzar su entrenamiento.

Actualmente, muchos fabricantes elaboran cestas adecuadas y se anuncian en la revista «Racing Pigeon» y otras publicaciones.

Mi consejo para el principiante es que no cometa el error de sobrecargar la cesta o cestas con sus palomas.

El siguiente esquema (Fig. 9) muestra una cesta adaptada para diez palomas.

Los mejores fabricantes que conozco son W. T. Ellmore and Sons, de High Street, Leicester, quienes tienen un modelo de una de mis cestas con todas las últimas mejoras.

Las dimensiones de esta cesta son 81 cms de largo, 51 cms de ancho y 30 cms de alto (todas son medidas exteriores).

La abertura pequeña, de 20 cms x 20 cms, sirve para introducir las aves en la cesta, y la abertura más grande, de 40 cms x 25 cms, en la parte frontal, sirve para liberarlas.

Una vez colocada la puerta abatible frontal, se coloca una barra de hierro delante de ella, sujetando también la tapa superior con un cierre de hierro con argolla.

Un extremo de la barra debe sujetarse con una cuerda y un sello de plomo, que se cierra y se marca con las iniciales u otro símbolo con unas pinzas.

Los sellos de plomo, diseñados para permitir el paso de la cuerda, se pueden adquirir en numerosos comercios.

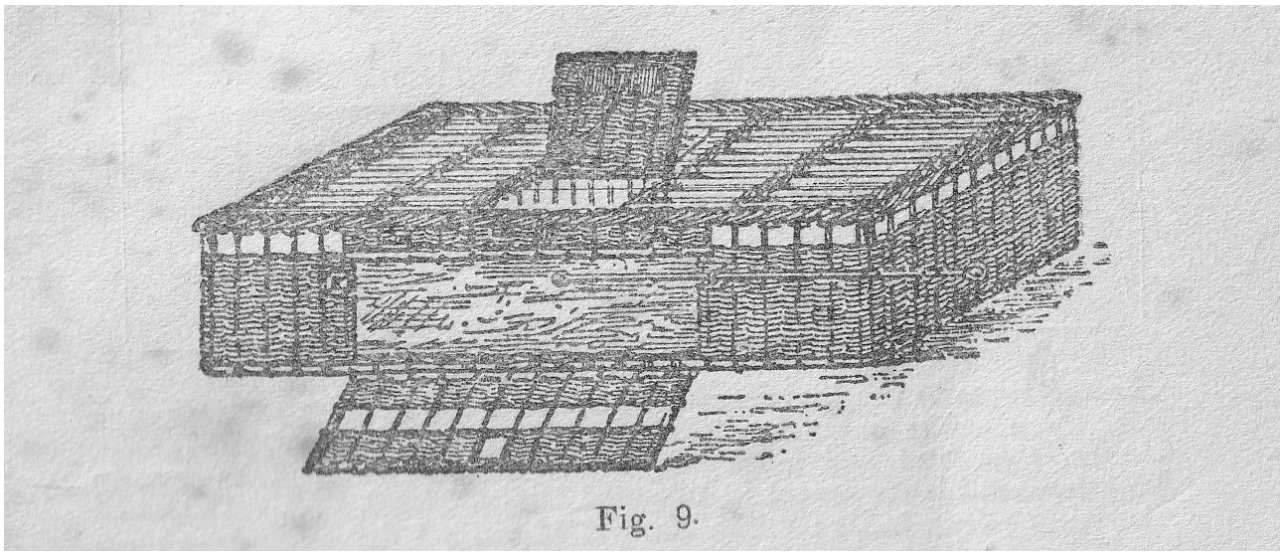


Fig. 9.

El fondo de la cesta debe cubrirse con tela, y sobre esta una capa de paja picada, o mejor aún, virutas de madera; de hecho, en Francia se ha rechazado el uso de paja picada esta temporada, mientras que se han permitido las virutas de madera.

Cortar en trozos de aproximadamente 2,5 cms de largo.

Siempre envío a un hombre a cargo de mis palomas adultas para asegurarme de que reciban la atención adecuada y no las suelten cuando el clima es adverso.

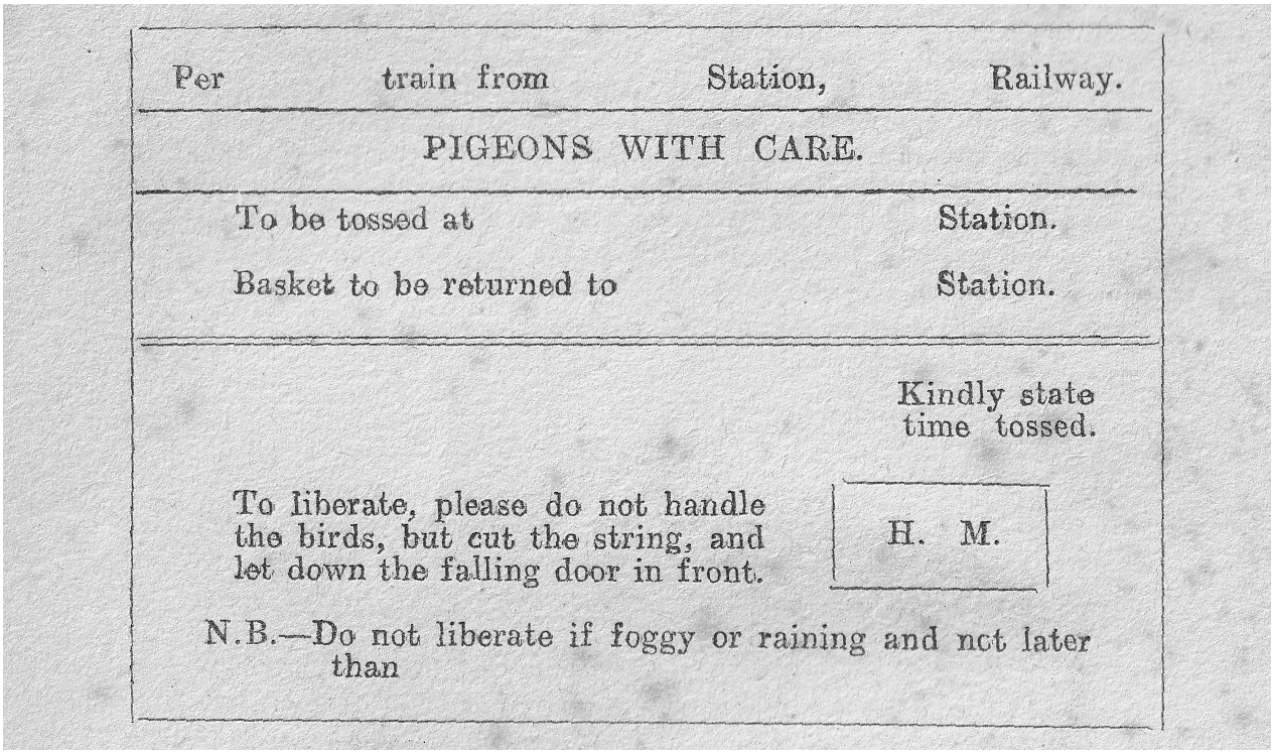
Muchos aficionados envían sus palomas a otros aficionados que viven en los distintos lugares seleccionados para las etapas de entrenamiento.

Otros confían las palomas al cuidado del jefe de la estación, pidiéndole que las libere.

Si se adopta este plan, se deberá escribir una carta al jefe de estación con unos días de antelación informándole del día en que se enviarán las aves y solicitándole que, si el tiempo lo permite, tenga la amabilidad de liberarlas.

Sería conveniente adjuntar a la cesta una tarjeta impresa con instrucciones completas sobre alimentación, agua y liberación, para que sirva de guía al jefe de estación.

Una etiqueta de instrucciones similar a esta sería adecuada:



Per train from Station, Railway.

PIGEONS WITH CARE.

To be tossed at Station.

Basket to be returned to Station.

Kindly state time tossed.

To liberate, please do not handle the birds, but cut the string, and let down the falling door in front.

H. M.

N.B.—Do not liberate if foggy or raining and not later than

En cuanto a la mejor manera de iniciar el entrenamiento de las aves jóvenes, existe una gran diversidad de opiniones.

Muchos aficionados, como por ejemplo el gran y exitoso criador John Wones, en su libro: Squills' Diary (1909), donde ofrece consejos a los principiantes, comenta sobre el entrenamiento de palomas jóvenes: «Durante los primeros 16 kilómetros, las llevo y las suelto yo mismo, realizando unas seis sueltas hasta esa distancia y unas cuatro desde los 16 kilóme-

tros (10 en total), y suelto una a una tantas palomas como paciencia tengo para esperar; y añade: Creo que esto familiariza a las palomas con el entorno del palomar».

La configuración del terreno donde se encuentra el palomar influye enormemente en los mejores métodos a adoptar al comenzar el entrenamiento.

Por ejemplo, si un criador vive en un pueblo a kilómetros de cualquier otro, es evidente que el propio pueblo sirve como un buen punto de referencia para las palomas jóvenes al inicio de sus viajes.

Así pues, que el principiante comprenda y recuerde siempre que la paloma mensajera, cuando vuela en línea recta hacia casa, ve el camino y no lo adivina.

Tras el primer lanzamiento a 16 kilómetros, algunos aficionados lanzan a las palomas a 24 kilómetros antes de pasar a la etapa de 32 kilómetros, mientras que otros hacen saltar directamente de los 16 kilómetros a los 32 kilómetros; otros, en cambio, realizan dos o tres lanzamientos a los 32 kilómetros antes de pasar a los 48 kilómetros.

Creo que puedo afirmar con seguridad que el viejo Barker, de Bruselas, no andaba muy desencaminado cuando defendía con vehemencia la práctica de asegurarse de que las palomas jóvenes conocieran bien los primeros 32 kilómetros del camino antes de pasar a la siguiente etapa.

En el segundo capitulo de este manual, ofrezco algunos detalles sobre el entrenamiento posterior de las palomas jóvenes.

En el pasado, como la mayoría de los aficionados, solía enviar mis pichones hasta la costa, a 217 kilómetros de aquí, pues en aquella época participaba en carreras de pichones.

Sin embargo, como hace muchos años que dejé de competir en carreras de pichones, me conformo con darles a mis pichones del año la oportunidad de recorrer solo los primeros 80 kilómetros del camino, y no les perjudica tener toda su energía reservada hasta que estén más desarrollados.

Aunque, si mis planes lo permitieran, enviaría a la mayoría de mis pichones a 160 kilómetros.

Es una muy buena idea cuidar de los pichones de segunda temporada (es decir, los de doce meses), pero ahora me aseguro de enviarlos al otro lado del Canal de la Mancha, a 362 kilómetros.

Los belgas rara vez envían a sus pichones de doce meses mucho más lejos que cuando son jóvenes.

Pero cuando tienen dos años, se espera que recorran 800 kms (equivalente a 480 kms en este país, considerando las diferencias climáticas, geograficas, etc).

Sin embargo, rara vez se les inscribe en las apuestas de las carreras nacionales anuales de 800 kms hasta que tienen al menos tres años, es decir, hasta que hayan completado el recorrido una vez.

Por lo tanto, se deduce que un principiante no debe apresurarse a participar en las carreras de palomas adultas.

Puede hacer competir a sus palomas jóvenes con la intensidad que desee durante el primer año, pero si quiere establecer un palomar, debe ser muy cuidadoso con ellas el segundo año.

Así, en su tercer año, estará en condiciones de competir con sus vecinos.

En Bélgica, las palomas reciben mucho entrenamiento desde pequeñas, ya que participan en tantas carreras que es bastante común que un colombófilo inscriba una paloma que ha corrido 320 kms en un par de carreras posteriores a tan solo 240 kms de distancia.

De esta forma, una paloma recorre el terreno muchísimas veces siendo joven, y, como se las cuida con esmero al año siguiente, siempre hay muchas palomas bien entrenadas.

Hay algo que quiero recalcar especialmente a los principiantes: entrenar siempre en una sola dirección y solo durante una época del año; es decir, a las palomas adultas desde el 1 de mayo hasta finales de julio, y a las jóvenes desde mediados de julio hasta principios de septiembre.

No molesten ni perturben a las palomas, como hacen muchos aficionados ingleses, lanzándolas al aire durante el invierno.

Para tener éxito con las palomas mensajeras, es necesario ser muy meticuloso en su cría.

No críen durante todo el invierno, como me temo que es costumbre entre algunos en este país.

Además, es un grave error criar palomas a finales del verano, ya que no pueden completar la muda antes de que llegue el frío.

La mejor época para emparejarlas es a principios de marzo, para poder criar una nidada de pichones antes de que las adultas entren en entrenamiento.

Una vez que comienza el entrenamiento, los criadores deben tener mucho cuidado de no debilitar a sus palomas permitiéndoles criar muchas crías.

A medida que avanza el verano y terminan las carreras de palomas adultas, considero que la mejor estrategia, una vez que las hembras han puesto huevos, es colocar huevos de porcelana en lugar de huevos de verdad.

Se deja que las palomas los incuben hasta que se cansen, momento en el que la hembra volverá a poner después de un tiempo, y este proceso se repite hasta noviembre, cuando la mayoría de los criadores separan a los machos de las hembras.

El plan que muchos adoptan es retirar a las hembras por completo y dejar a los machos solos en el palomar (para molestarlos lo menos posible, ya que se utilizan principalmente para volar), dejándolos salir solo una o dos veces al día para un breve vuelo; o bien, cualquier persona que viva en el campo, lejos de otros palomares, puede dejar a los machos en libertad constante.

El siguiente tema a considerar es el mejor alimento para las palomas mensajeras

Apenas hay discrepancias al respecto, ya que todos coinciden en que para las aves que realizan un trabajo duro, no hay mejor alimento que los mejores feveroles o los guisantes; este último alimento lo he utilizado durante dos temporadas prácticamente excluyendo las habas, que siempre me han resultado más difíciles de conseguir de primera calidad y del ta-

maño adecuado, y es el alimento que recomiendo a los colombófilos que le den a sus palomas en el comedero tolva durante todo el tiempo que estén emparejadas.

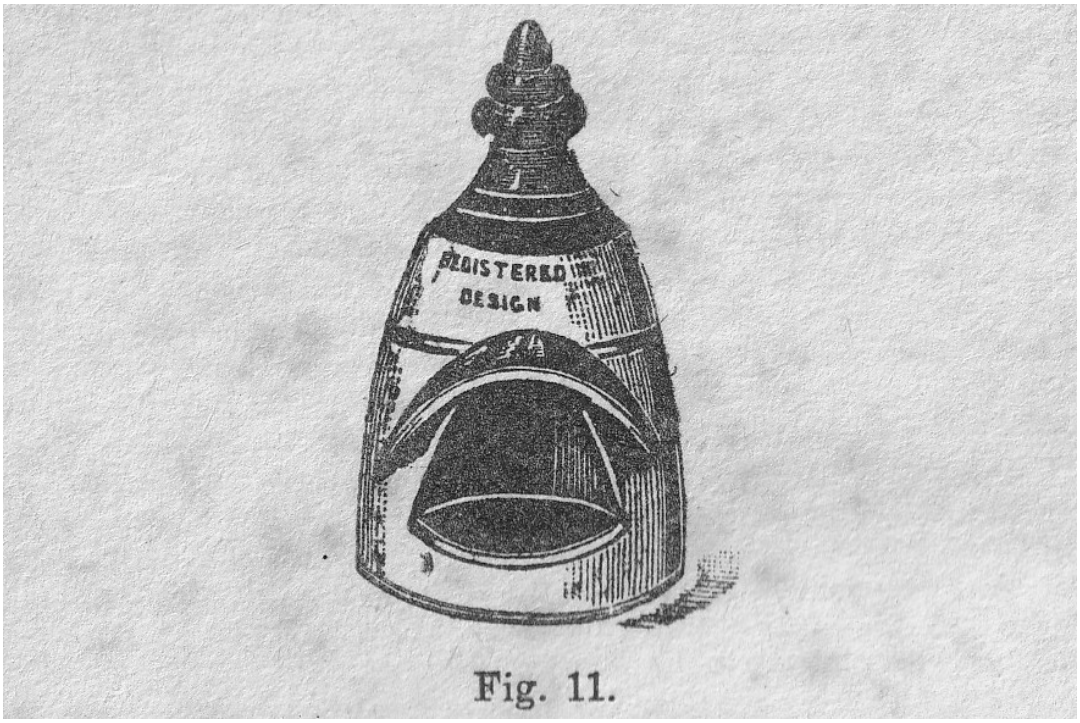


Fig. 11.

Pero como es muy necesario que varíen su alimentación, suelo echarles, cada vez que subo al desván, un puñado de una mezcla de trigo, guisantes y vezas.

Les encanta el maíz, pero no creo que les haga mucho bien, porque engorda demasiado, así que casi nunca se lo doy.

Antes solía alimentarlas con vezas durante febrero, marzo y abril, mientras criaban a sus polluelos; pero ahora lo he dejado y, como ya dije, solo les doy guisantes.

Siempre debe haber un buen suministro de agua fresca en el desván.

El boceto anterior (Fig. 11) muestra una de las fuentes de barro hechas a medida, la misma que he usado durante muchos años.

Hateley and Bassett, de Bristol Street, Birmingham, acaba de lanzar al mercado una excelente fuente o tolva esmaltada, apta para alimentos o agua.

Esta es una idea magnífica, ya que la tolva se puede usar para alimentos, agua, grava o sal gruesa.

Las tolvas para los alimentos se pueden adquirir en Reynolds and Co., 57, New Compton Street, Soho, W.C.

El boceto adjunto (Fig. 12) muestra la tolva que yo uso.

A las palomas les encanta bañarse en agua, y sin duda les beneficia, aunque no sea absolutamente necesario.

De los cientos de palomares que he visto en el continente, nunca encontré uno donde se les proporcionara una bañera de forma permanente, y siempre que preguntaba por qué no lo

tenían, recibía la misma respuesta: preferían que las palomas se bañaran al aire libre cuando llovía, en lugar de mantener el palomar húmedo con una bañera siempre disponible.

Si se les proporciona un bebedero, el agua debe cambiarse con mucha frecuencia, ya que las palomas beben de ella; o, mejor aún, adopten mi idea de tener una fuente funcionando constantemente para que el agua nunca se ensucie.

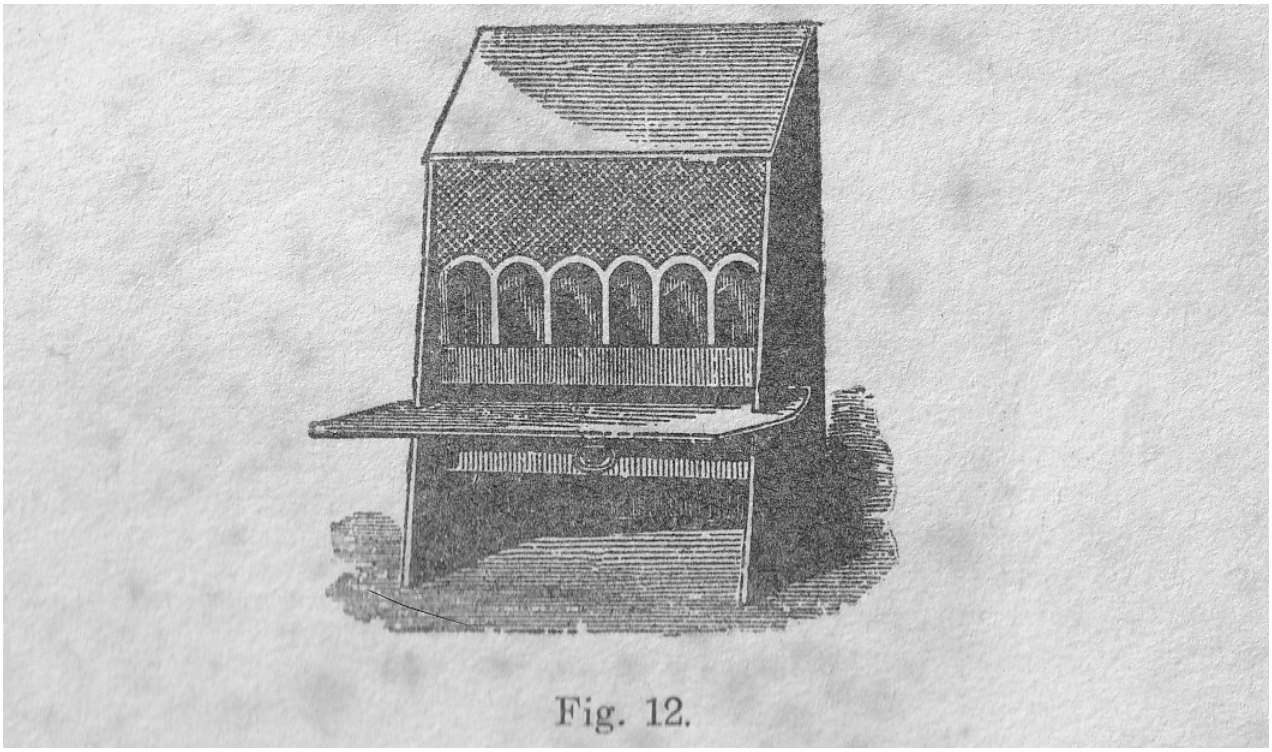


Fig. 12.

No hace falta que les recuerde a los principiantes la importancia de mantener sus palomares impecablemente limpios.

Deben limpiarse todas las mañanas y esparcir un poco de arena fresca en el suelo.

El palomar debe encalarse por completo al menos una vez al año.

Se debe colocar un terrón de sal gruesa en el palomar, así como una pequeña caja con restos de mortero viejo para que las palomas picoteen.

Me he esforzado por que estas instrucciones sean lo más breves y concisas posible, para que cumplan su propósito: permitir que un principiante inicie y mantenga un palomar.

Aconsejo al joven criador, una vez superado su primer año, que críe únicamente con palomas mensajeras de probada calidad; y cuando tenga una pareja de buenas palomas que produzcan buenas crías, que nunca las separe mientras puedan reproducirse, y que nunca caiga en la tentación de hacerlas volar ni siquiera a poca distancia, sino que las mantenga exclusivamente para la cría.

Siempre debe recordar que el gran secreto del éxito con las palomas mensajeras es, ante todo, conseguir las mejores palomas que la amistad o el dinero puedan proporcionar; en segundo lugar, tratarlas con cariño, estudiar atentamente sus hábitos y así lograr que se encariñen con su hogar.

Que cada paloma tenga su propio lugar —su propio nido, su propio refugio— para que, si se pierde por el mal tiempo, no se instale en el primer palomar que encuentre, sino que siga volando hasta hallar su hogar.

Ahora quisiera abordar un punto: Es común usar el término «criador de palomas».

En cierto sentido, lo soy y no lo soy; así pues: cuido de las palomas mensajeras únicamente porque no solo son profundamente interesantes por su extraordinaria inteligencia, que, en mi opinión, las sitúa en un lugar muy alto en la escala de los animales inteligentes, sino porque estimulan la inteligencia humana en gran medida para aprender los secretos de su naturaleza y entrenarlas para que desarrollen al máximo su capacidad de orientación.

Por lo tanto, siento que en esto participo en un juego de hombres, aunque se le llame «criador de palomas».

Pero no tengo ningún interés en criar palomas de fantasía, aunque otros, con una mente diferente, sí que disfrutan mucho con ello.

Por lo tanto, se verá que crío y cuido palomas mensajeras, y las utilizo, como instrumentos para el fin que he explicado, y todo lo que hago con ellas está supeditado a este fin; en consecuencia, al tratarlas cuando están enfermas, solo tengo presente este objetivo.

Si criara palomas de fantasía, supongo que intentaría curarlas de cualquier enfermedad que pudieran tener, pero, considerando a las palomas mensajeras como las considero, desde el punto de vista de que deberían ser capaces de soportar la mayor fatiga gracias a su fuerza física, que es la de ayudar en tiempos difíciles a sus facultades intelectuales, las someto rigurosamente a la doctrina de la «supervivencia del más apto», y nunca intento curar ninguna dolencia que puedan tener, sino erradicar la debilidad de constitución sacrificando a cada ave enferma.

Por lo tanto, mi único remedio para cualquier dolencia que muestre pérdida de resistencia en mis palomas es sacrificarlas.

En conclusión, permitanme recalcar al principiante algo fundamental: que sin buen tiempo, ni las mejores palomas del mundo pueden tener éxito, pues la paloma ve, no siente, el camino a casa.

-

CAPÍTULO II

CONSEJOS PARA PRINCIPIANTES SOBRE EL ENTRENAMIENTO DE PALOMAS JÓVENES

Lo primero que debe comprender el principiante es que no existe un camino fácil hacia el éxito con las palomas mensajeras, sino que, como en la mayoría de los deportes, la paciencia y la constancia son la clave.

Es cierto que ocasionalmente un aficionado logra un éxito pasajero sin haberse esforzado lo suficiente para merecerlo, pero la excepción confirma la regla.

Por eso, no dudo en afirmar que el aficionado más exitoso será aquel que más se esfuerce.

Por lo tanto, el principiante debe esforzarse al máximo en sentar las bases de su palomar, y como, tarde o temprano, todo aquel que se apasiona por este deporte anhela poseer palomas capaces de recorrer las mayores distancias, debe asegurarse de comenzar únicamente con pichones criados a partir de palomas de larga distancia.

Teniendo siempre presente que existen miles de palomas que pueden recorrer 480 kms por cada diez que pueden recorrer 800 kms o más, y que intentar criar palomas de 800 kms a partir de aves capaces de recorrer solo 480 kms solo conlleva una decepción tras otra.

Una vez que haya conseguido pichones de buena estirpe de larga distancia, ya sea criándolos en su aviario o comprándolos a proveedores fiables, el principiante debe asegurarse de criar hasta la madurez únicamente aquellas aves que, desde el principio, sean sanas.

Es decir, que sin importar cuánto hayan costado los padres, o cuánto hayan costado los pichones, o de qué sangre tan valiosa provengan, no permita que ocupen el palomar ni una sola hora más de lo que se mantengan sanos y vigorosos, pues conservar a cualquiera que no sea el más sano y vigoroso es buscarse problemas en el futuro.

Las constituciones reparadas y remendadas pueden, y a menudo lo hacen, mantener al ave durante el primer o segundo año si no se la somete a una prueba demasiado severa, pero tenga por seguro que el remiendo cederá eventualmente, y muy probablemente justo cuando el aficionado más desea el éxito, es decir, en una carrera dura y exigente en un mal día y en un recorrido largo; entonces, ¿por qué buscarse problemas y decepciones conservando a cualquiera que no sea el mejor y más sano?

Una vez que se tienen las aves adecuadas, hay tres elementos esenciales que, en mi opinión, garantizan el éxito en este deporte por encima de todos los demás: (1) La comprensión de que una paloma ve, y no intuye, su camino a casa. (2) El ejercicio del sentido común en el entrenamiento. (3) Poseer la magia de la paciencia.

Este no es el lugar para entrar en la cuestión de la vista frente al instinto, más allá de decir que, sea lo que sea que guíe a un ave a regresar a casa, no puede ni podrá hacerlo, ni siquiera desde distancias cortas, en un día en que no pueda distinguir el paisaje circundante.

Mi objetivo es, pues, que el principiante comprenda este hecho, pues es un hecho comprobable, como se ha demostrado una y otra vez.

El sentido común debería indicarle al principiante que debe educar, educar y educar a sus aves jóvenes.

Que comience con ellos después de que hayan estado volando alrededor de casa durante unas seis semanas.

Si vive en el campo, que los lleve a soltar dos o tres veces, o si tiene tiempo libre, tres o cuatro veces alrededor de casa en diferentes direcciones, para que las aves sepan qué se espera de ellas: que busquen su hogar y regresen.

Esto es de sentido común (si el palomar está en una ciudad, todos estos lanzamientos preliminares no son necesarios).

Que las lleve unos 3 kms en la dirección en la que va a entrenar, y luego 6 kms en la misma dirección; que hagan el recorrido de 6 kms dos veces para asegurarse (de nuevo, por sentido común) de que las palomas tengan lo que mi viejo amigo J. O. Allen llamaba «una línea», es decir, que vuelen los 6 kms en línea recta y no desvíen su ruta pasando por algún punto de referencia al otro lado del palomar que aprendieron al ser lanzadas alrededor de casa; luego que las envíe a 12 kms, luego a 20 kms, luego a 32 kms, asegurándose en cada lanzamiento de que las palomas tengan «una línea».

El sentido común debería indicarle a un aficionado que un lugar puede ser mucho más fácil para que una paloma regrese a casa que otro; por ejemplo, una paloma acostumbrada a volar alrededor de una ciudad tan visible como Bruselas, en medio de un terreno relativamente llano, necesitaría muchos menos lanzamientos para los primeros 16 kms que una paloma que tuviera que regresar a un pequeño palomar aislado en la ladera soleada de una de las colinas de Derbyshire.

De hecho, en un día despejado, recorrer 16 kms hasta Bruselas no supondría ningún problema, mientras que el ave de Derbyshire, si se la liberara a 16 kms en el primer intento, probablemente pasaría muchas horas agotadoras buscando el camino de regreso, sin aprender nada útil para un trabajo rápido en el futuro y posiblemente sufriendo algún daño.

La queja común es que muchas aves se pierden a 32 kms o menos.

Cuántas veces he oído a aficionados afirmar que el punto de liberación de 32 kms es un lugar difícil para que las aves vuelvan, cuando la verdadera dificultad no reside en la distancia, sino en la falta de sentido común al no asegurarse de que las aves hayan sido entrenadas cuidadosamente con métodos sensatos hasta ese punto.

Tras 32 kms, envíe a 48 kms, luego 64 kms, luego 88 kms, luego 128 kms, luego 160 kms, y termine con 40 o 48 kms, cuando el principiante habrá hecho todo lo necesario para educar a sus palomas jóvenes, y si se le aconseja, detendrá a las mejores y más selectas a los 160 kms.

Como mencioné anteriormente en estos consejos, la «magia de la paciencia» es fundamental en la cría de palomas.

Como en cualquier otra actividad de la vida, la mayoría de las cosas llegan a quien sabe esperar, y así sucede con la cría de palomas.

¡Qué prisa tienen algunos principiantes!

En cuanto las palomas jóvenes están en el palomar, las envían a la carretera, y «haga sol o truene», como dicen los estadounidenses, siguen volando, pues el principiante se pregunta: ¿De qué sirve tener palomas que no pueden soportar cualquier clima?

En mi humilde opinión, no hay mayor error que empezar demasiado pronto, es decir, antes de que los pichones hayan mudado bien las plumas de las alas (no es mala idea esperar hasta que hayan mudado la tercera pluma), o exponerlos a mal tiempo.

Que el principiante elija con mucho cuidado el clima para los primeros 48 kilómetros, para que las palomas aprendan bien su trabajo y el terreno cercano a casa.

Incluso si esto implica perderse las carreras del primer año, estoy convencido de que el aficionado que más se esfuerce en los primeros 48 kilómetros superará a su impetuoso vecino a la larga.

Al hablar de seleccionar cuidadosamente el clima, no me refiero a esperar viento de cola (de hecho, personalmente prefiero una brisa suave en contra de las aves, pues así el criador sabe que sus aves habrán tenido que esforzarse para regresar a casa), sino a esperar un clima estable y despejado, con una atmósfera clara, para evitar, en lo posible, que los pichones sean arrastrados en un día en que no puedan ver a varios kilómetros de distancia.

Si, por lo tanto, se desorientan, como suele ocurrir con los mejores, tendrán que volar sin rumbo fijo por todo el país en la oscuridad, sin ningún propósito útil, ya que no se espera que vuelen alrededor del país, sino que regresen a casa lo más rápido posible.

Este resultado de regresar siempre a casa de forma recta y rápida solo se puede asegurar con sentido común, teniendo la paciencia suficiente para proporcionarles a los pichones, en la medida de lo posible, una atmósfera clara cuando sean arrastrados, para que puedan aprovechar al máximo sus capacidades mentales y físicas.

-

CAPÍTULO III

CONSEJOS ADICIONALES PARA PRINCIPIANTES EN EL ENTRENAMIENTO DE MENSAJERAS

Lo primero que me llamó la atención al recibir su amable invitación para contribuir con un artículo sobre el «Entrenamiento de Palomas Mensajeras» para su tercera edición anual de el DIARIO fue que usted mismo, con sus excelentes artículos en LA PALOMA MENSAJERA, bajo el título «Consejos para Principiantes», ya había agotado casi todo lo que se podía decir en cuanto a consejos para principiantes.

De hecho, recuerdo que en ocasiones ha tenido que admitir que, en cumplimiento de su deber de responder a consultas inquietas, se ve obligado a repetir consejos ya dados, aunque, al mismo tiempo, ha recordado sabiamente a los «veteranos» que incluso una historia antigua y muy conocida puede resultar fascinante para quien nunca la ha escuchado, y que la constante incorporación de nuevos aficionados a la colombofilia exige un suministro continuo de información que pueda ser útil para el principiante.

Un viejo refrán dice que: «no hay nada nuevo bajo el sol»; puede que sea cierto, pero también lo es que no pasa un día sin que aprendamos algo si mantenemos la mente abierta.

Así, aunque durante muchos años me he dedicado a aconsejar a quienes están a punto de disfrutar de las muchas maravillas de nuestro deporte, me atrevo a pensar que, accediendo a su petición, podré escribir unas palabras útiles para los principiantes.

Al mismo tiempo, confío en poder ayudar o incluso animar a algún buscador de fama, quizás desanimado, en el espinoso camino de las carreras de palomas, que aún no ha alcanzado el éxito esperado.

En mis notas sobre: «Cómo entrenar palomas jóvenes», en su DIARIO de 1901, me atreví a afirmar que había tres elementos esenciales para el éxito con las palomas jóvenes; estos mismos tres elementos son igualmente importantes para el manejo de palomas de cualquier edad: (1) Comprender que una paloma ve, no siente. (2) El ejercicio del sentido común en la formación, y debería haber añadido, en la gestión diaria. (3) Poseer la magia de la paciencia.

Luego intenté mostrar cómo el principiante debía aplicar estas máximas a la cría y el entrenamiento de un grupo de aves jóvenes, de modo que al final de la temporada las hubiera entrenado hasta 160 kms.

Concluí la cuestión del entrenamiento con este consejo: que después de que las aves hubieran volado 160 kms, las mejores y más selectas debían detenerse, es decir, no enviarlas a volar más allá de 160 kms durante su primer año.

Un hombre al que le di este consejo me preguntó cómo iba a saber cuáles eran las mejores aves sin hacerlas volar mas.

Por supuesto, le dije, no se puede estar seguro de cuáles son las mejores, pero tampoco se puede si se las envía a volar 208 kms.

Si se las envía lo suficientemente lejos, sin duda se descubrirán cuáles son las mejores, pero en el proceso se sobrecargará la capacidad de las aves jóvenes restantes.

El sentido común debería enseñar esto al más novato, pero, ¡ay!, no lo hace.

Y muchos hombres que, si fueran dueños de caballos de carreras de obstáculos, jamás soñarían con que sus potros de dos años galoparan a máxima velocidad en un recorrido de 3,2 kms, no dudan en hacer exactamente lo mismo con sus jóvenes palomas mensajeras.

¿Por qué los dueños de caballos de carreras de obstáculos no hacen galopar a sus potros de dos años a máxima velocidad en un recorrido de 3,2 kms?

Sencillamente porque muchos se desmayarían por el esfuerzo y jamás podrían participar en el Gran Nacional con posibilidades de éxito; es demasiado para un animal aún en desarrollo.

Y lo mismo ocurre con las palomas jóvenes.

Así que lo que el aficionado debe hacer es conservar, después de la etapa de los 160 kms, aquellas aves que, en su opinión, son las mejores.

Es cuestión de gustos, lo admito; pero eso no perjudicará si esos gustos se basan en fundamentos sólidos.

Diez a uno, el principiante, si ha observado atentamente a sus palomas, preferirá a las que hayan sido más regulares en su regreso a casa, y no a las que, en varias ocasiones, se hayan quedado rezagadas.

Por supuesto, sé que con las palomas jóvenes, las más lentas al principio suelen ser las mejores, pero es la constante la que llama la atención del maestro, y esa, en nueve de cada diez casos, resulta ser la mejor ave a largo plazo.

Que el aficionado siga los dictados del sentido común aplicados al vuelo de palomas, y no se equivocará mucho; al seleccionar quince de treinta palomas, que recuerde que con las palomas mensajeras «la belleza está en el trabajo», y que no se deje llevar por las modas de las marcas de color u otras frivolidades de las exposiciones, y pronto aprenderá a qué palomas de su bandada dedicar tiempo, como gran maestro criador, para convertirlas en trabajadoras.

Sin duda cometerá errores al principio, y así aprenderá.

Que recuerde que quien nunca se equivoca nunca hace nada, y no hay experiencia como esa que paguemos caro.

Hay otro asunto que debo mencionar: al separar las aves, siempre se debe procurar igualar los sexos en la medida de lo posible, de modo que si un criador tiene más machos que hembras, naturalmente enviará a los machos y conservará a las hembras, pues nada desestabiliza tanto un palomar y los cálculos del criador como tener una gran preponderancia de aves de un solo sexo.

Muchos criadores que han sufrido pocas pérdidas al entrenar palomas jóvenes encuentran grandes dificultades para lograr que las de un año trabajen.

El buen criador, el difunto George Garlick, de Market Harbor, siempre sostenía que las palomas de un año, por alguna razón inexplicable, eran más tontas que las de cualquier otra edad.

Siempre le decía que la culpa de perder tantas palomas de un año era suya, no de las palomas, pero nunca logré convencerlo, aunque le señalé una y otra vez que, como invariablemente detenía a todas las que consideraba buenas a unos sesenta 60 kilómetros o incluso

menos cuando eran jóvenes, estas no tenían el mismo conocimiento del camino que las palomas que habían sido cuidadosamente entrenadas hasta 160 kms desde pequeñas.

Si bien la mala gestión es mucho más frecuente que la mala suerte la que causa la pérdida de tantas palomas de un año, no cabe duda de que es mucho más difícil entrenar palomas adultas sin perderlas que palomas jóvenes.

Las palomas jóvenes, antes de empezar a volar emparejadas, se ponen en excelente forma física por el simple placer de volar; por lo tanto, siempre están en forma y listas para volar en cualquier momento.

Ahora bien, ¡qué diferente es la situación con las palomas de un año que ya están emparejadas!

La mayoría de los criadores saben que enviar a un macho cuando está muy nervioso cazando al nido suele acabar en desastre si el día resulta desfavorable; asimismo, una hembra a punto de poner huevos no está en condiciones de viajar.

Por lo tanto, entre la dificultad de elegir un día para enviar a las palomas que se ajuste mejor a la mayoría de las que están de viaje, y la decepción de encontrar que el día no es apto para volar, no es de extrañar que el criador, sobre todo si es un hombre ocupado, como lo son noventa y nueve de cada cien, se arriesgue a enviar tanto machos como hembras, aunque su sentido común le diga que no debería hacerlo, y, en consecuencia, pierde con frecuencia aves que no deberían perderse y que no se perderían si tuviéramos control total sobre ellas.

¿Quién de nosotros, que lleva tiempo en esto, no recuerda pérdidas ajenas a la suerte de las palomas, y las frecuentes promesas de no volver a cometer el mismo error?

Promesas que, ¡ay!, nos recuerdan aquellos versos: «Cuando el diablo estaba enfermo, un santo sería; cuando el diablo se recuperaba, el diablo un santo fue» (Las promesas hechas en la adversidad pueden no cumplirse en la prosperidad).

Se requiere sentido común y paciencia, y quien haya superado con éxito su primera temporada con sus palomas jóvenes debe practicar mucho ambas si quiere asegurar el éxito de un palomar productivo.

¡Cuántas veces he visto a un aficionado sufrir una gran decepción en su segunda temporada, es decir, en su primera temporada con palomas de un año, atribuyéndolo a la mala suerte, argumentando que, como le fue bien con sus jóvenes, ¡debe saberlo todo!

¿Saberlo todo?

Déjenme decirle que, aunque lleve tantos años en esto como meses, seguirá sin saberlo todo.

El aficionado que siempre piensa que es la mala suerte, y no la mala gestión o la falta de conocimiento (igualmente fatal), lo que le lleva a no tener éxito, o más bien a fracasar, temporada tras temporada, debe comprender ante todo el principio fundamental de la colombofilia: «que es el hombre quien hace al ave».

Es decir, que dadas dos palomas de igual mérito en todos los aspectos, A ganará carreras con una de ellas, mientras que B, su vecino, jamás ganará una carrera con la otra, igualmente buena.

Es en la aplicación del sentido común, el ejercicio de la decisión y la práctica de la paciencia en el manejo diario de sus aves donde A sobresale sobre B.

Veamos cómo funciona esto en el caso del hombre que comenzó este año con un magnífico lote de aves de un año de excelente pedigrí, pero que al final de la temporada de vuelo se encuentra con solo la mitad de ellas, comenzando así a darse cuenta de que su criadero no es lo suficientemente grande como para permitirle tener muchas de las aves originales al final de la próxima temporada de vuelo, si la misma mala suerte, como él la llama, lo persigue.

Nuestro aficionado imaginario nos cuenta que tuvo muy mala suerte.

Había entrenado a sus treinta palomas con sumo cuidado, dividiéndolas en dos grupos.

Lo hizo porque estaba convencido de que la única manera de establecer un palomar era aplicando estrictamente la ley de la supervivencia del más apto, así que decidió someter a cada una de sus palomas a un entrenamiento riguroso.

Las había entrenado con tanto esmero que, tras recorrer ochenta kilómetros, solo había perdido una.

Sin embargo, en uno de los siguientes lanzamientos, a pesar de que el tiempo parecía propicio para volar cuando las envió durante la noche, debieron encontrarse con una de esas terribles tormentas que azotaban la zona, pues pasaron horas antes de que llegaran las primeras cuatro.

Luego, otras fueron llegando de una en una y de dos en dos, y al caer la noche, solo tenía unas pocas en casa, aunque muchas aparecieron a la mañana siguiente y al día siguiente.

Luego nos cuenta que se consoló por la pérdida de las aves ausentes con la certeza de que, al menos, tenía el mejor lote posible, y, después de todo, solo quería lo mejor.

Así que, tras darles a las que habían regresado el descanso reglamentario de días, las envió al siguiente lanzamiento.

De nuevo, tuvo un día muy malo: las aves regresaron a casa de tres en tres, luego de dos en dos, y después otras de forma individual, muchas horas después de la hora prevista, hasta que finalmente se encontró con que le faltaban muchísimas.

Siguiendo siendo un ferviente creyente en la supervivencia del más apto, las envió todas, pues ¿de qué servía conservar alguna si no podía regresar?, se decía a sí mismo.

Consiguió un día despejado para este, su último lanzamiento; pero, ¡ay!, soplaba un fuerte viento del noreste que eliminó a algunas más, y así nuestro aficionado vio su plantel considerablemente reducido.

Ahora bien, si el sentido común hubiera tenido voz en el adiestramiento de estas aves, nuestro hipotético criador habría dicho: «Tras haber adquirido, con considerable esfuerzo y gasto, un buen lote de ejemplares de pura raza de larga distancia, de probada eficacia, después de haberlos volado unos 80 kilómetros, reservaré tres o cuatro parejas por si acaso, de modo que, si tengo mala suerte durante el adiestramiento, siempre tendré la certeza de contar con ejemplares de estas reconocidas razas que tanto me ha costado conseguir».

De hecho, no estoy seguro de que la paciencia no hubiera dicho: «Reserva dos o tres parejas de los ejemplares más selectos sin hacerlos volar cuando tengan un año, como núcleo para la cría del año siguiente».

Pero, en cualquier caso, tras el primer desastre, cuando se perdieron tantas palomas debido a las tormentas, las que regresaron a casa horas después de lo previsto, el sentido común debería haberle dicho a nuestro hipotético criador que las que habían vuelto evidentemente habían estado vagando por el campo, por lo que no conocían el camino recto a casa, y que, por lo tanto, sería prudente enviarlas de nuevo al lanzamiento anterior para que aprendieran lo que los criadores llaman «una linea», es decir, que aprendieran a regresar en línea recta.

Esto se aplica tanto a las palomas de un año como a las jóvenes.

Ah, pero nuestro hipotético criador dice que si hubiera hecho eso, habría perdido toda posibilidad de que sus palomas llegaran a tiempo para la primera carrera.

Exacto; y ahí es donde entran en juego la paciencia y la decisión.

Mejor decidir no participar en las carreras durante un año.

Tengan paciencia y esperen, recordando que las aves que no aprenden el recorrido de pichones, y de añales, tendrán que aprenderlo al año siguiente si quieren ser trabajadoras constantes.

Por lo tanto, es una tontería seguir enviándolas si no tienen una ruta definida, pues se pierde mucho que con más cuidado no se perdería.

Además, se les exige mucho más de lo necesario a las que sí regresan y no se les enseña a volar de regreso a casa lo más rápido posible.

En conclusión, permitanme decirles a los principiantes: tengan cuidado con los pichones; cuídenlos.

Si no progresan mucho más que cuando eran jóvenes, no les afectará negativamente si lo recuerdan el año que viene.

Que quienes quieran dejen que sus pichones lleguen hasta el final, pero ustedes entrenen los suyos con esmero durante las tres primeras temporadas.

Luego, en la cuarta temporada, si tienen media docena de palomas que, gracias al entrenamiento de las tres temporadas anteriores, han trabajado bien y de forma constante, ofrézcanlas a competir contra seis pichones del hombre que afirma que no hay nada como un pichón joven.

Si el defensor de los pichones está dispuesto a apostar por algo más que opiniones, y lo sigue haciendo temporada tras temporada, me atrevo a pensar (a menos que sea un hombre rico aficionado a malgastar su dinero), que cambiará de opinión antes de que terminen muchas temporadas.

En Inglaterra, es frecuente que una gran proporción de las palomas participantes sean pichones de un año, y solo un pequeño porcentaje sean adultas entrenadas sistemáticamente, por lo que no sorprende que se oiga hablar de palomas jóvenes que ganan.

En cambio, en Bélgica, donde, debido a las condiciones climáticas, es mucho más fácil reunir un palomar con palomas adultas, la gran mayoría de las que participan en la larga carrera son palomas experimentadas, y solo una pequeña minoría son pichones de un año.

En consecuencia, rara vez gana un pichón, y cuando lo hace, se descubre que no se apostó por él dinero, porque los belgas, que llevan años en este mundo, descubrieron hace mucho tiempo que, a la hora de apostar dinero en lugar de opinar, apostar por un pichón sin entrenamiento resultaba demasiado caro para disfrutarlo de verdad.

-

CAPÍTULO IV

SOBRE LO QUE SE LLAMA BUEN ESTADO DEL PLUMAJE

Mi amigo Squills, con esa tenacidad tan característica de él como de las aves que tanto ama, insiste en que poseo algún conocimiento especial que me permite mantener a mis aves con un plumaje excelente hasta bien entrado el verano.

Y aunque estoy seguro de que es la última persona en el mundo que pensaría en quebrantar el Décimo Mandamiento, siempre siento instintivamente, cada vez que me hace una de sus bienvenidas visitas (que, por cierto, no son tan frecuentes como me gustaría), que realmente codicia el sutil poder que cree mío de retrasar la muda.

Casi sus primeras palabras al entrar en mi palomar, hace unas semanas, fueron: ¡Qué plumaje tan excelente tienen tus aves!

¿Podrías escribirme un artículo para mi próximo Diario, contándonos cómo consigues que tus aves se mantengan con tan buen plumaje hasta bien entrado agosto?

Y aunque le aseguré que no tenía nada que escribir que no hubiera escrito ya muchas veces, no quedó satisfecho; así que me parece que estoy inventando historias cuando en realidad tengo muy poco nuevo que decir sobre el tema.

Pero como Squills visita muchos palomares del país después de las carreras y examina con detenimiento a muchísimas aves, supongo que debo tomarlo como un cumplido y creer que, en su opinión, el estado de mis palomas al final del verano merece una mención especial, pues, según él, tienen mejor plumaje que las de las palomas de otros criadores que visita.

Dado que Squills evidentemente piensa que, como criador veterano, debería poder explicar lo que ve, o lo que cree ver, debo intentar complacerlo.

La pregunta es: ¿puedo decirles a sus lectores algo útil sobre la muda?

Puede que crea que puedo, pero recordando bien la falibilidad del juicio humano, a medida que envejezco, dudo en dogmatizar.

Como aficionado a las palomas mensajeras, me hago mayor, y con cada nueva temporada que transcurre, me doy cuenta con mayor claridad de lo poco que sabemos con certeza sobre nuestras aves y las condiciones óptimas para su vuelo.

Con frecuencia, recuerdo la gran verdad que encierra la aguda réplica del viejo aficionado que le dijo al novato, que imponía sus ideas con esa seguridad y persistencia propias de un principiante, que dentro de veinte años no sabría tanto de palomas mensajeras como creía saber hoy.

Ahora intentaré responder a Squills, si puedo.

Creo que fue Sherlock Holmes quien dijo que lo primero que hay que hacer al intentar resolver un problema difícil es descartar, en primer lugar, lo imposible y, después, lo improbable.

He llegado a mi respuesta sobre Squills mediante este proceso de eliminación, pues, sabiendo perfectamente que todos nuestros mejores criadores son tan cuidadosos como yo al alimentar e hidratar a sus palomas, y tan atentos como yo a mantener los palomares impecablemente limpios, se deduce que no puedo lograr que mis palomas luzcan tan bien como lo hace el manejo de palomares según el criterio general.

No tengo preferencias ni caprichos en cuanto a la alimentación, salvo que siempre les doy el mejor grano de su tipo, asegurándome de que esté perfectamente limpio y seco.

Durante el invierno les doy cebada de buena calidad, y en primavera, cuando las palomas están emparejadas y antes de viajar, les doy guisantes de buena calidad; cuando comienza el entrenamiento, les doy mitad guisantes y mitad habas hasta que recorren 210 kilómetros, momento en el que les doy exclusivamente habas.

El veterano dirá: ¿Para qué repetir todo esto? es algo muy antiguo.

Sí, lo sé, pero como Squills insiste en que tengo algo entre manos, debo, por obligación, repetir una vez más una historia bien contada para aclarar las cosas.

Entonces, ¿cuál es la razón del buen estado de sus palomas? Squills seguirá preguntándome.

Bueno, creo sinceramente que se debe, en gran medida, primero, a la ventilación y, segundo, al efecto de la herencia o la capacidad de transmisión de cualquier cualidad de los ancestros a la descendencia.

Me parece oír a algunos veteranos riéndose entre dientes de mi descaro al sugerir que mi palomar tiene mejor ventilación que los de otros colombófilos.

Sin embargo, me atrevo a pensar que ni uno de cada veinte palomares está tan bien ventilado como el mío.

Por ventilación sistemática me refiero a una o varias aberturas en los cuatro lados del desván, de manera que permitan la entrada de aire fresco desde cualquier dirección en la que sople el viento.

Para mí, una buena ventilación no se justifica con una abertura grande, aunque permanezca siempre abierta, en un solo lado del desván, pues en los días en que el viento sopla en dirección opuesta a la abertura, no entra aire fresco, y debo confesar que me gusta sentir la brisa fresca al estar cerca de una de las aberturas.

No digo que el hecho de tener mi palomar sistemáticamente ventilado para que siempre cuente con aire fresco cuando el viento sopla desde cualquier dirección sea la razón por la que el estado del plumaje de las aves en mi palomar llama la atención de la mayoría de los buenos criadores que me visitan a finales del verano, pero como no puedo pensar en ninguna otra diferencia fundamental entre la gestión de mi palomar y la del criador promedio, concibo que puede haber algo de cierto en ello, en cualquier caso, démoslo por lo que vale.

En cuanto al segundo punto, el de la herencia o el resultado de la capacidad de transmitir cualquier cualidad, buena o mala, de padres a hijos.

El viejo aficionado me dirá de nuevo: «Bueno, aunque tengas, o creas tener, algún conocimiento especial, o modas pasajeras, como él probablemente preferirá llamarlo, sobre la ventilación, no puedes, en ningún caso, reclamar el monopolio de los beneficios del conocido funcionamiento de la ley de la herencia».

No, Squills, nunca lo he reclamado, pues ¿acaso no me doy cuenta de que muchísimos aficionados ingleses llevan años criando constantemente a partir de los mejores ejemplares, hasta que por fin tenemos aves criadas durante generaciones en Inglaterra que, para nuestro clima cambiante y para luchar contra nuestras difíciles condiciones meteorológicas para volar, no tienen rival en el mundo, aunque no sean las mejores de todas.

Repito, lo digo con toda sinceridad cuando sugiero que posiblemente lo que haya contribuido a esa condición de plumaje, tan admirada por Squills, es que, tras treinta y ocho años observando de cerca todo lo relacionado con el manejo y la cría de palomas mensajeras, y habiendo siempre hecho hincapié en la importancia de que las aves mantengan un buen plumaje hasta finales del verano, es posible que en mi antigua estirpe de palomas, que he tenido en mi poder durante treinta y cuatro años, la condición de plumaje se haya desarrollado plenamente.

Por supuesto, puedo estar completamente equivocado, pero durante años he creído que el hábito de retener las plumas primarias más tarde que el tiempo promedio de retención se transmite de padres a hijos, pues he notado que en su tercera temporada, una paloma nacida en marzo de mi antigua estirpe tarda más en desplegar sus plumas que una paloma de la misma edad nacida aún más tarde, digamos en junio, de un primer cruce, es decir, de una paloma de mi linaje cruzada con una paloma obtenida para cruzamiento.

En conclusión, solo puedo decir que he hecho todo lo posible por responder a Squills.

Puede que mis teorías tengan algo de valor, o quizás muy poco; tal vez algún aficionado emprendedor las ponga a prueba y, si después de dedicar otro tercio de siglo a la experimentación, siente que posee el conocimiento suficiente para dictar sentencia sobre esta cuestión tan debatida pero poco comprendida de la muda, solo espero que entonces comparta sus experiencias con sus compañeros aficionados con la misma generosidad con la que yo comparto las mías ahora.

-

CAPÍTULO V

LA INFLUENCIA DEL ARRASTRE

Una vez más, respondo con gusto a la invitación de mi viejo amigo Squills para que contribuya con un artículo a esa excelente revista que circula por todos los dominios británicos donde hay aficionados a las palomas mensajeras.

Intentaré hacer lo que pueda, pero no es fácil, en esta crisis histórica, dedicar los pensamientos al deporte con total entrega.

Además, pensar o escribir sobre palomas sin pensar en la pobre Bélgica es, en verdad, imposible.

Me duele el corazón por ese valiente pueblo; les tengo la más profunda compasión en sus grandes y dolorosas pruebas, y mi más completa veneración por la heroica manera en que han afrontado sus crueles sufrimientos.

No me importa admitir lo difícil que me resulta concentrarme en cualquier otro tema que no sea esta terrible guerra, esta lucha a vida o muerte que lo absorbe todo, entre dos concepciones de la vida: la anglosajona y la militarista prusiana, que, créanme, son irreconciliables.

Esta lucha nos ha sido impuesta por los gobernantes militares de Alemania, en defensa de nuestros hogares, nuestros hijos, nuestras mujeres y nuestra propia existencia como comunidad libre.

No siendo lo que se denomina un «chovinista», y habiendo desconfiado y temido siempre al militarismo y a todas sus prácticas —algo que hacía profundamente mucho antes de que esta cruel guerra nos azotara—, huelga decir que las indescriptibles atrocidades perpetradas contra la población civil de Bélgica por los alemanes, en su desenfrenada sed de poder mundial, no han hecho sino intensificar esa desconfianza.

El estudio minucioso del libro de Bernhardi: «Alemania y la próxima guerra», y la magistral exposición del profesor Usher, de la Universidad de Washington en San Luis, en su breve libro titulado: «Pangermanismo», sobre el verdadero significado de la doctrina predicada por los militaristas alemanes, me han convencido en gran medida de que no teníamos otra alternativa que participar en esta guerra, pues jamás habríamos podido volver a alzar la cabeza entre las naciones del mundo si nos hubiéramos negado a compartir con Francia la defensa de la neutralidad de Bélgica, que habíamos garantizado solemnemente mediante tratado.

No solo estábamos obligados por honor a hacerlo, sino que, si hubiéramos sido tan cobardes como para romper nuestra promesa y permitir que Alemania marchara con sus tropas, sin oposición, a través de Bélgica para atacar y destruir el poder de Francia, no nos habríamos salvado del ataque, pues la literatura bélica alemana demostraba sin lugar a dudas que el siguiente paso de Alemania sería atacar Inglaterra con el objetivo de aplastarla por completo, utilizando los puertos capturados de Francia y Bélgica, que bordeaban el Canal de la Mancha, para facilitar la invasión de Gran Bretaña.

Los alemanes no ocultaban su creencia de que el Imperio Británico era una potencia mundial sobre valorada y acabada, que solo necesitaba un ataque para desmoronarse, con el resultado de que el vasto Imperio Colonial de Gran Bretaña caería entonces en manos alemanas.

Pero que no haya duda, nos espera una dura y amarga lucha, pues estamos obligados a superar esta guerra o sucumbir como nación libre, por difícil que resulte para el ciudadano común comprender por qué se exige tanta pérdida de vidas y sufrimiento incalculable en pleno siglo XX.

En efecto, parece despertar de una pesadilla darse cuenta de que una proporción tan enorme de la población masculina de Europa se esfuerza hora tras hora, mes tras mes, por destruir a sus semejantes, en lugar de ayudarse mutuamente, como podrían.

Sin duda, esta debe ser la última vez que se permita tal maldad, tal insensatez, y así como se necesita una policía municipal para mantener el orden y hacer justicia entre los hombres en nuestras ciudades, sin duda debe establecerse un tribunal internacional, con una fuerza policial mundial a su mando, por parte de quienes se oponen a esta doctrina diabólica de que la fuerza hace el derecho, para que, una vez superada esta hora de locura, su deber sea velar por que se mantenga el debido orden entre las comunidades y se haga justicia a las pequeñas naciones del mundo.

¿Acaso esto, amigos míos, es demasiado cristianismo práctico para esperar 2000 años después de la llegada a la tierra del Príncipe de la Paz?

Ahora, unas palabras sobre nuestro deporte.

Debo agradecer, en verdad, la oportunidad de servir a mis compañeros aficionados al intentar escribir algo útil, especialmente para los principiantes, por no hablar del bien que me hará distraerme por un momento de las posibilidades de esta gran crisis y del terrible dolor, desolación y miseria que dejará a su paso.

Creo que han pasado ocho años desde que escribí algo para el Diario de Squills, pero puedo asegurarles a mis lectores que, incluso ahora, a mis 70 años y tras casi cincuenta años como aficionado a las palomas mensajeras, rara vez pasa una temporada sin que aparezca algo completamente nuevo, interesante y útil relacionado con nuestro deporte, y, dicho sea de paso, sin que se desvanezca alguna vieja y entrañable ilusión.

Hace cinco temporadas, a pesar de las numerosas advertencias de muchos buenos aficionados, decidí emprender una nueva línea de entrenamiento para mis palomas, y si el amable lector me perdona que escriba sobre ellas, teniendo en cuenta que son las únicas con las que puedo experimentar, intentaré explicar por qué me aventuré, cómo lo hice, cuál fue el resultado, y luego dejaré que él juzgue si la aventura estuvo justificada o no.

Cualquier aficionado que aún dude de las ventajas de los palomares situados en la línea de vuelo, frente a los que se encuentran fuera de ella, puede recordar que muchos buenos criadores, incluso algunos de los mejores, que pudieron hacerlo, trasladaron sus palomares desde zonas fuera de la línea de vuelo a lugares sobre o cerca de ella, al darse cuenta de que sus palomas no podían rendir al máximo debido a la resistencia aerodinámica de la mayoría de las palomas que participaban en las carreras.

La distancia que se mide para calcular la velocidad de vuelo de una paloma es una línea recta exacta desde el punto de liberación hasta el palomar al que regresa.

Ahora bien, es necesario tener presente este hecho simple, y aceptar también la proposición evidente de que incluso una desviación de la trayectoria de vuelo real de un ave de tan solo 1,6 kms, o incluso de tan solo un metro, reduce su velocidad en comparación con la que ha-

bría tenido si hubiera encontrado el vuelo en línea recta entre el punto de liberación y su palomar.

Esta cuestión de la resistencia aerodinámica es completamente independiente de la influencia del viento, aunque, por supuesto, se ve modificada o intensificada por su dirección.

Han pasado muchos años desde que comprendí por primera vez la enorme influencia de la resistencia del aire, pero no tuve ninguna duda de su nefasta influencia después de los años 1904-1905-1906-1907, los cuatro años en que la Carrera Nacional se celebró desde Marennes.

La fuerza de la resistencia del aire generada por la gran cantidad de palomas que ascendían por miles a lo largo de la estrecha franja de tierra hacia los palomares de Warwickshire, Staffordshire, Cheshire y Lancashire era tal que algunas palomas aterrizaron en sus palomares en las Midlands en una de estas carreras rápidas desde Marennes a primera hora de la tarde; otras llegaron a Cheshire y Lancashire alrededor de las 5 de la tarde, mientras que la primera en llegar a Leicestershire, a 72 kilómetros al este de la ruta de vuelo, se produjo alrededor de las 7:30 de la tarde, por una paloma que llegó directamente del norte.

Pensé entonces, y sigo convencido, de que esa paloma había volado a través de las Midlands, y quizás incluso hasta Lancashire, antes de regresar a su palomar.

Como otro ejemplo de cómo la resistencia aerodinámica ha sido un obstáculo insalvable.

Durante muchísimos años intenté por todos los medios posibles establecer un buen Club de Vuelo de South Road en Leicestershire, contando con el valioso apoyo de muchos aficionados.

Si bien obtuvimos el cordial respaldo de gran parte de la afición, al igual que el granjero con el vino tinto, nunca logramos ningún avance.

Me devané los sesos durante mucho tiempo antes de dar con la verdadera causa, que ahora estoy convencido: las dificultades casi insuperables que enfrentaban los pequeños grupos de aficionados que vivían en la mitad oriental de Inglaterra para superar la influencia absolutamente desmoralizante de la resistencia aerodinámica sobre sus palomas cuando volaban al mismo tiempo y por la misma carretera que la enorme cantidad de aficionados que vivían en la zona oeste.

Recuerdo perfectamente aquella tarde del 14 de diciembre de 1912, cuando disolvimos el Club.

No fue por falta de socios que cerramos, pues tuvimos una gran asistencia a nuestra última reunión; nadie quería que el Club se disolviera.

Creo firmemente que todos lamentamos tener que hacerlo, yo mismo lo lamenté, y habría tomado con gusto cualquier medida práctica para evitar la catástrofe, tal como me parecía, pues teníamos un Club y una sala de marcaje inigualables en Inglaterra, un secretario meticuloso, honesto y trabajador, y un generoso apoyo financiero.

Entonces, ¿por qué fracasamos?

Fracasamos simple y únicamente por falta de palomas.

La influencia de la escasez de palomas, temporada tras temporada, hizo que las crías del año murieran más rápido de lo que los colombófilos con palomares pequeños o medianos podían soportar.

Solo el gran palomar de nuestro vecindario, con recursos suficientes y que seguía el sistema de no poner todos los huevos en la misma cesta, pudo sobrevivir en la ruta sur.

El resultado fue que, para cuando llegamos al agua y la verdadera carrera debería haber comenzado, seis de cada diez de nuestros miembros prácticamente se habían quedado sin palomas.

Naturalmente, me preguntarán cómo se llegó a esta situación; dirán que no lo entienden; y tienen razón, y es fácil creer que cualquier aficionado que haya vivido toda su vida en la ruta de vuelo de Warwickshire o Cheshire, no comprende en absoluto las dificultades a las que se enfrenta el aficionado de Leicestershire, o de cualquier otra zona aislada del este de Inglaterra, que vuela la ruta continental del National Fond Club.

Pero quienes nos hemos golpeado la cabeza contra este muro infranqueable una y otra vez, ahora lo sabemos bien.

¿Cuántas veces, después de haber entrenado cuidadosamente un equipo de 25 palomas jóvenes de pura raza, digamos, a 80 kilómetros de distancia, me he encontrado con un desastre total en una de las siguientes etapas?

Ahora bien, ¿a qué me refiero con desastre?

Simplemente a un resultado como este: Tras una buena liberación a unos 130 kilómetros de distancia, de 25 palomas sanas y bien entrenadas, en condiciones climáticas favorables para el vuelo, a cargo de un liberador competente, solo dos o tres regresaron a casa durante la tarde y la noche; un par más, tal vez al día siguiente, y el resto desapareció sin dejar rastro, cuando todas deberían haber regresado temprano por la mañana.

La primera vez que esto ocurrió aquí fue con una de las mejores tandas de palomas jóvenes que he criado, aves en excelente estado físico para el vuelo, ya que realizaban mucho ejercicio voluntario dos veces al día, volando kilómetros por todo el país.

Les aseguro que me dejó perplejo, y la única explicación que se me ocurrió para el desastre fue que mi pequeño grupo debió de chocar con una gran bandada de palomas de Lancashire, otras que se dirigían al norte, pasando justo por encima de ellas en el momento de la liberación, y así se desviaron hacia colinas y valles desconocidos del norte, quedando completamente desorientadas y perdiéndose en la oscuridad.

Más tarde supe que una gran cantidad de palomas del norte habían sido liberadas en las cercanías por la época en que se inició este pequeño grupo.

Así terminaron las cosas con los 25 pichones con los que tenía grandes esperanzas de tener éxito en las carreras de pichones de Bournemouth, para luego ocupar las vacantes en el palomar de palomas adultas con los más prometedores.

He intentado mostrar a mis lectores lo que este hábito natural de volar en bandadas supone para los pichones del aficionado con un palomar grande, pero qué efecto mucho más desastroso debe tener para el que tiene un palomar pequeño; digamos, el que tiene diez o doce pichones para empezar, y recordemos que no puede enviar un guía, sino que depende del (en la mayoría de los casos) excelente cuidado del jefe de estación o del portero.

Supongamos que sus palomas son liberadas en una estación en un extremo de la ciudad casi al mismo tiempo que un gran lote de palomas es liberado del norte, en una estación en el otro extremo de la ciudad.

Como resultado, las diez palomas son llevadas por el grupo grande, como me sucedió a mí, y la oportunidad del pequeño criador de participar en las carreras de pichones de ese año se esfuma.

Y como dependía de estas palomas jóvenes para repoblar su palomar, se encuentra en una situación muy difícil para la siguiente temporada.

Recordemos que esto ha sucedido año tras año y seguirá sucediendo mientras se mantenga la misma práctica.

Se vuelve casi imposible para el criador con un palomar pequeño establecerse, pues pierde la mayoría de sus pichones cada año tan rápido como los cría, y los pocos que logran regresar a casa han aprendido una ruta tortuosa que no les garantiza el éxito en las carreras.

Por lo tanto, sostengo que fue la influencia de la resistencia aerodinámica que ejercía el mayor número de palomas en el oeste del país, no solo en los días de competición, sino también en las fases de entrenamiento, lo que desincentivó, como era de esperar, a los propietarios de palomares pequeños e incluso medianos de esta zona a seguir la ruta sur y a mantener un Club de Vuelo ruta sur que operara la ruta Continental de Bournemouth, Rennes y Marennes.

He escrito con tanto detalle sobre la influencia de esta resistencia aerodinámica porque sé que, incluso ahora, muchos aficionados, jóvenes y mayores, del este de Gran Bretaña no pueden creer el daño que causa a los palomares de la zona.

Me temo que algunos nunca lo comprenderán hasta que tengan experiencias más amargas, sin darse cuenta aún de que, si bien es cierto que un hombre sabio aprende de su propia experiencia, también lo es que aprende de la experiencia de los demás.

En cualquier caso, estoy dispuesto a admitir que cuando comprendí plenamente el efecto de la resistencia aerodinámica en mis palomas y cómo les arrebataba toda posibilidad de rendir al máximo, decidí abandonar las carreras en esas condiciones, no solo injustas, sino en las que las probabilidades e incertidumbres propias del deporte no tenían cabida alguna.

Era como jugar contra dados trucados.

Que ninguno de los jugadores sepa que uno de los dados está trucado no cambia el hecho.

Las dificultades para superar la resistencia aerodinámica son prácticamente insuperables; de hecho, no dudo en afirmar que son imposibles de superar para el pequeño aficionado con recursos limitados que, desde el punto de vista de las carreras de palomas, tiene la mala suerte de residir en una zona del este del país, donde el número de aficionados es tan reducido y está tan disperso en comparación con los del oeste.

Sin embargo, después de pensarlo detenidamente, pues los aficionados comprenderán lo reacio que estaba a considerar la idea de dejar de competir con mis palomas, decidí que la única manera de disfrutar realmente de las carreras de palomas para el aficionado que vive de la línea de vuelo y bajo las condiciones que prevalecen hoy en día, cuando desde el 1 de abril (un día apropiado para comenzar el entrenamiento para aquellos de nosotros en las áreas pequeñas que pensábamos que podíamos ignorar las leyes de la naturaleza) hasta

mediados de septiembre, se lanzan incontables cantidades de aves en todas las distintas etapas de entrenamiento y puntos de carrera en la línea de nuestra ruta popular, era, en primer lugar, abandonar por completo el entrenamiento de las aves jóvenes destinadas a futuras carreras hasta bien entrado el otoño del año en que nacieron, es decir, hasta que los grandes convoyes de aves de West Midlands, Staffordshire, Cheshire y Lancashire estén disfrutando en sus palomares de un merecido descanso después de una temporada de carreras extenuante.

Luego, es decir, después de que otros lo hayan hecho, entrenar bien a estas aves del año a una distancia de al menos 80 kilómetros.

En segundo lugar, continuar el entrenamiento de estas aves jóvenes a principios de la primavera del año siguiente, es decir, cuando tengan un año, culminando con una prueba en las Islas del Canal, procurando elegir un día en el que ningún club o federación importante esté compitiendo también desde Jersey, Guernsey o Alderney.

Evitar las desastrosas consecuencias para un pequeño grupo de aves del lado este al coincidir en una prueba en las Islas del Canal con grandes lotes de aves del centro de las Midlands y el noroeste de Inglaterra, es tan difícil como lo era la navegación en el Mar del Norte antes de que el almirante Jellicoe, al cerrar ese mar, pusiera fin al sucio juego de sembrar minas lanzadas por medio de buques con bandera neutral.

Uno de mis directores de vuelo (soltador) podría contarles, con lágrimas en los ojos, un pequeño percance que derivó en un desastre irreparable, y por el cual uno de mis equipos de pichones de 1912 quedó prácticamente aniquilado en un día de vuelo realmente bueno, cuando, si la suerte hubiera sido un poco más benévola, habríamos añadido una excelente compañía de pichones a la yeguada Langton.

Sin embargo, el hombre propone y Dios dispone.

Mi director de vuelo fue a Alderney a soltar palomas un domingo, cuando yo esperaba ingenuamente que allí reinara la tranquilidad en la línea de vuelo, pero, por desgracia para mis planes cuidadosamente elaborados, los grandes convoyes del norte de Inglaterra que, según sabía, estaban en Guernsey y Jersey para la suelta del sábado, se retrasaron; no le había hecho suficiente hincapié a mi director en la importancia vital de esta oportunidad, quien, olvidando además que Alderney se encuentra en la ruta directa a Inglaterra para las palomas que se lanzan hacia Jersey, dejó partir a mi pequeño grupo justo cuando un gran cargamento de palomas de Jersey llegaría a Alderney de camino a Inglaterra; esto lo supimos después al ver la hora en que fueron lanzadas.

En tercer lugar, no inscribir a estas palomas en una carrera hasta que hayan completado dos temporadas de entrenamiento, y luego negarme a participar en cualquier carrera donde la directiva del club sea tan imprudente, iba a decir lo suficientemente insensata, como para permitir que su director cometa la cruel injusticia de liberarlas, incluso en un punto tan lejano como Marennes, para una carrera hacia las Midlands orientales, ya sea justo antes o justo después de un gran convoy de palomas con destino a las Midlands occidentales o a Staffordshire, Cheshire o Lancashire, con el riesgo de que ambos convoyes se encuentren.

El plan anterior es el que tracé como la futura línea de operaciones para el palomar Langton a pesar de las serias advertencias de muchos amigos aficionados a quienes intenté sonsacarles información sobre el tema, de que tal estrategia solo podía acarrear una gran decepción en las carreras.

Recuerdo bien que me dijeron que la experiencia había demostrado que las palomas, por muy buenas que fueran, nunca tendrían éxito en ninguna carrera a menos que hubieran competido previamente con otras palomas.

Me dieron el nombre de un excelente aficionado del norte que, como consecuencia de probar esta novedosa idea, no solo no obtuvo ninguna posición en las carreras, sino que perdió todas sus palomas entrenadas de forma privada.

Mi respuesta fue: «En cualquier caso, soy bastante optimista y creo que disfrutaré mucho con mi entrenamiento privado, porque sé que mis palomas no me decepcionarán jamás; en cualquier caso, no esperaré a verlas llegar a través de Staffordshire o Lancashire».

Entonces, respondí, no creeré hasta haberlo demostrado que estas aves entrenadas de forma privada se perderán en su totalidad después de dos temporadas de entrenamiento cuidadoso durante las cuales se les habrá enseñado a volar en línea recta, de modo que si no ganan la primera vez que participen en una carrera, creo que al menos no deshonrarán al viejo palomar.

Decidí emprender esta aventura en el otoño de 1909, de modo que en 1910 esperé pacientemente con mis pichones nacidos en 1910 hasta mediados de septiembre, cuando los puse en marcha y los entrené con mucho cuidado hasta la etapa de 80 kms.

En 1911, estas aves criadas en 1910 volvieron a entrenarse en abril y fueron entrenadas cuidadosamente por sí mismas hasta las Islas del Canal, a 320 kms de Langton; y siguiendo el mismo método he entrenado a mis pichones durante las últimas cinco temporadas, es decir, todas las temporadas desde 1910 hasta 1914 inclusive.

Tras haber explicado por qué me animé a emprender un método de entrenamiento, al menos para mí, novedoso, y cómo lo llevé a cabo, permitanme ahora contarles el resultado.

Mi primera incursión en campo abierto con mis nuevas palomas, que no habían sido transportadas por el circuito occidental, tuvo lugar en 1912.

Se trató de una prueba con algunas de estas palomas especialmente entrenadas en la carrera conjunta de Rennes del Harborough and District South Road F.C. y la Midland Homer League en junio.

El palomar de Langton obtuvo el primer, segundo, tercer y cuarto premio en ambos clubes, con palomas que nunca antes habían participado en una carrera ni habían competido en Francia, habiendo recibido únicamente un excelente entrenamiento privado para las Islas del Canal.

Por supuesto, quedé muy satisfecho con el resultado, pero aun así no puse en marcha la competición, ya que, al fin y al cabo, la competencia en estos dos clubes locales, aunque reñida y de primer nivel, era limitada en número.

Así que, unos días después de esta carrera conjunta en Rennes, seleccioné otras seis palomas del lote de 1910 (habían recibido el mismo entrenamiento que las enviadas a Rennes con el Club Harborough y nunca habían participado en una carrera) y las envié a la carrera del Club Nacional de Vuelo de Rennes.

También se celebró una carrera del Club Harborough y Distrito y una carrera de la Liga Midland Homer.

El resultado:

Club Nacional de Vuelo (Sección Sureste, 1549 palomas participantes): 10°, 13° y 35° premios, y todas las palomas llegaron a tiempo.

Club Harborough y D.S.R.F.C.: 1°, 2° y 3° premios.

Liga Midland Homer: 1°, 2° y 3° premios.

Hasta aquí lo ocurrido en 1912.

Luego, en 1913, en la Carrera Nacional de Rennes del F.C. (Sección Sureste), con cerca de 900 palomas participantes, gané el primer y segundo premio con dos de mis palomas nacidas en 1911 que nunca antes habían competido.

Y de nuevo ese mismo año, en 1913, en la Carrera de Marennes de la M.H.L., el 17 de julio, gané el primer, segundo, tercer, cuarto y quinto premio con mis palomas de 1910 y 1911, entrenadas de forma privada.

Las cuatro primeras llegaron a casa a las 20:39, tras haber sido lanzadas a las 5:15 am, con viento del Norte.

Ni mucho menos pretendo decir que la idea del entrenamiento privado sea nueva, pues no hay nada nuevo bajo el sol.

Lo único que puedo decir es que era algo nuevo para mí, y además, que muchos buenos aficionados lo ridiculizaron cuando les comuniqué mi intención de probarlo.

Es instinto natural de las palomas volar en grupo; por lo tanto, es este instinto el que provoca lo que conocemos como arrastre, que tiene un efecto tan perjudicial en todos los palomares situados lejos de la línea de vuelo, y en todas las grandes carreras abiertas que parten de un punto de suelta central.

Estoy convencido de que se pierden muchas aves que habrían tenido un buen desempeño si hubieran competido en condiciones justas.

Estas carreras abiertas solo prosperan porque el amor innato por la ganancia tienta a los aficionados a probar suerte sin calcular las probabilidades, y están condenadas a la extinción a medida que se difunde el conocimiento.

Solo me queda esperar que el hecho de haber dejado constancia de mi experiencia con el entrenamiento privado pueda ayudar a algún miembro más joven del creciente grupo de aficionados de este país a superar las graves consecuencias que esto supone para quienes tienen palomares en zonas aisladas.

Dado que siempre hago hincapié en los efectos negativos de la resistencia aerodinámica, los aficionados comprenderán mi satisfacción cuando, en la asamblea general del Club Nacional de Vuelo de 1913, se decidió dividir las carreras nacionales en secciones, partiendo de distintos puntos de salida y con sueltas separadas a partir de 1914.

Ha costado mucho convencernos a todos de esta división de las carreras nacionales y de la suelta de las palomas desde tres puntos de salida diferentes, de modo que las palomas del norte, centro y sur del país tengan aproximadamente la misma distancia que volar.

Pero pueden estar seguros de que este sistema no solo ha llegado para quedarse, sino que creo que se ampliará, pues muy pronto nos asombrará haber podido llamarlo carreras cuando se disputaban en condiciones que obligaban a un aficionado que viviera a 1040 kms del

punto de salida, si quería competir en la carrera nacional, a competir contra otro aficionado cuyo palomar podría estar situado a poco más de 640 kms del punto de salida.

Igualmente importante que la cuestión de igualar la distancia recorrida por las palomas de todo el país es la de la seccionar, y a mi juicio, con el tiempo y la experiencia, será necesario recurrir a una mayor seccionamiento.

Los belgas descubrieron hace tiempo las consecuencias de organizar carreras en zonas extensas y se negaron a hacerlo siempre que pudieron evitarlo, aunque desconocen lo que realmente significa volar en una zona amplia, ya que el ancho total de Bélgica para fines de vuelo no supera los 112 kms, frente a los 240 kms de cada una de nuestras secciones E, F y G en la carrera nacional del año pasado.

Recuerdo bien que N. Barker me comentó que en Bruselas, los clubes del oeste impedían la participación de los aficionados del este, y viceversa.

Como sabemos, algo similar ocurre con algunos de nuestros grandes clubes de Lancashire; de hecho, esta exclusión de áreas no mayores que las de Bruselas y sus alrededores no es infrecuente en Inglaterra, como algunos hemos podido comprobar.

A pesar de la popularidad actual de las grandes carreras abiertas, como las organizadas por el National Flying Club, demostrada por el entusiasmo con el que los aficionados están dispuestos a correr lo que se denomina un riesgo deportivo, estoy convencido de que surgirá una demanda irresistible de subdividir más las áreas, para así brindar una oportunidad justa a cada participante.

La revista RACING PIGEON del 18 de julio de 1914, al informar sobre la competición nacional de este año, señaló «algunas características notables, interesantes e incomprensibles relacionadas con las carreras».

Para que los aficionados puedan seguir las observaciones de la revista RACING PIGEON, así como los comentarios que me atreveré a hacer, se adjunta una copia del mapa utilizado en las reuniones del National Flying Club en 1913.

Este mapa muestra las siete secciones o áreas en las que se dividió el país para las Carreras Nacionales de 1914, e indica en negrita el número aproximado de palomas inscritas de cada país en las Carreras Nacionales de 1913, para que podamos ver claramente en qué localidades o condados reside la mayoría de los competidores.

Section.	Race Point.	Width of that portion of section where competitors reside.	Birds Competing.	First day arrivals.	Percentage of total competitors arriving first day.	Velocity.
B ..	Marennes	40 miles	240	49	20 per cent.	1168
C ..	Marennes	70 „	191	45	23 „ „	1289
D ..	Pons ..	40 miles	266	91	34 „ „	1238
E ..	Pons ..	140 „	168	16	9 „ „	1119
F ..	Bordeaux	150 „	392	5	1¼ „ „	1014
G ..	Bordeaux	150 „	336	34	10 „ „	1073

También he adjuntado, por su posible utilidad, una tabla relativa a las secciones B, C, D, E, F y G, que muestra el ancho aproximado de cada sección, el número de palomas enviadas a Marennes, Pons y Burdeos, el número de llegadas el primer día, el porcentaje de palomas que llegaron el primer día y la velocidad alcanzada por las palomas ganadoras.

Cabe señalar que el viento el 14 de julio fue muy ligero y variable, siendo del SO en Pons y del SSE en Burdeos.

La revista RACING PIGEON, al describir las carreras, dice: La sección B, que voló desde Marennes, tuvo una muy buena actuación.

La velocidad, por alguna razón, no fue tan alta como algunos esperaban, pero la distancia supera los 800 kms, y en carreras de 800 kms no es frecuente que haya un alto porcentaje de palomas que regresen el mismo día.

La sección C, Yorkshire, etc., de Marennes, tuvo un buen desempeño.

Esta sección, favorecida por el viento sobre la sección B, la superó en velocidad.

La sección D, de Pons, merece el primer lugar, si no por la velocidad, sí por el número de palomas que regresaron el mismo día.

La sección E, que voló desde Pons, no tuvo un desempeño tan bueno.

Las palomas están más dispersas y el número de palomas que regresaron el mismo día es menor en comparación con la sección D.

La sección F, de Burdeos, da los resultados más incomprensibles de todos.

Liberadas media hora después de la sección G, solo se registraron cinco palomas ese día.

Ahora bien, al comentar las observaciones de RACING PIGEON, quisiera señalar, en referencia a las dos primeras, que me parece que las palomas de la sección B no alcanzaron la misma velocidad que las de la sección O, debido a que las de la sección C contaban con la ventaja del viento.

No creo que la ligera mayor distancia recorrida por las palomas de la sección B en comparación con las de la sección C haya influido mucho en el resultado, ya que, calculando la distancia promedio de las veinte primeras palomas de la sección B, obtuve una media de 840 kms, frente a las 814 kms recorridos por las veinte primeras de la sección C.

En cuanto a la tercera observación de RACING PIGEON, que destaca el trabajo realizado por las palomas de la sección D de Pons, no cabe duda de que esta sección obtuvo el mejor resultado, ya que, si bien la velocidad es solo ligeramente inferior a la de la sección C, el porcentaje de palomas que regresaron ese día es un 50% mayor que el de las secciones B o C.

El mayor número de palomas que regresaron en D, en comparación con B y C, se explica sin duda por el hecho de que la distancia promedio de las primeras llegadas en la sección D es de 720 kms, en comparación con 816 kms en C y 530 en B.

El trabajo de las aves en los distritos B, C y D fue excelente.

La gran mayoría de estas aves volaban 800 kms o más, y aun así, de las 697 aves enviadas en las tres secciones, no menos de 185 regresaron a casa el mismo día.

Pasamos ahora a las observaciones cuatro y cinco, que señalan que las aves de la sección E no tuvieron un desempeño tan bueno como las de la sección D y parecen haber estado más dispersas, debido, a mi parecer, a la gran extensión del área.

El resultado de la sección F desde Burdeos es sumamente incomprensible en comparación con el resto, especialmente si se considera que (R.P. dice) las aves de la sección F fueron lanzadas solo media hora después de las de la sección C.

Lo primero que cabe destacar son las velocidades y los porcentajes de retorno en E, F y C. G, fueron mucho más bajos que en las otras tres secciones, y los retornos del primer día fueron muy pobres en estas tres secciones, en comparación con las otras tres secciones, ya que en el caso de la sección E, solo el tres por ciento llegó a casa el mismo día; sección F, solo el 14 por ciento llegó a casa el mismo día; sección G, solo el 10 por ciento llegó a casa el mismo día, o un promedio de poco más de seis aves de cada 100 llegaron a casa en el día, en comparación con un promedio de 26 de cada 100 en el día para las tres secciones, B, C y D.

Ahora bien, sugiero que la gran disminución en las llegadas del primer día, así como las velocidades más bajas registradas en las secciones E, F y G, en comparación con las secciones B, C y D, se explican por el hecho de que el ancho de cada una de estas tres secciones es cuatro veces mayor que el de las secciones B o D, y casi una vez más la mitad del ancho de la sección C.

Sin duda, existen otras razones que explican el bajo rendimiento de las palomas de las secciones F y G.

Por ejemplo, la dificultad para sortear el agua en la meta.

Además, ¿no sería cierto que las palomas enviadas desde las secciones B, C y D contenían un porcentaje mucho mayor de palomas experimentadas en carreras de larga distancia que las enviadas desde las secciones F y G?

Además, dado que las secciones F y G se lanzaron con apenas 30 minutos de diferencia en Burdeos, es posible que, como creo que ocurrió, se mezclaran, lo que sin duda habría confundido a las aves.

Recordemos que cada grupo de aves que llegaba al Canal de la Mancha (y supongo que lo hacían en grupos) probablemente estaría compuesto por la mitad de aves del distrito F y la otra mitad del distrito G.

Y recordemos que la zona a la que las aves de este primer grupo tendrían que dirigirse es de 480 kms de ancho.

Algunas de estas aves podrían dirigirse a Cornualles, a 240 kms al oeste de la Isla de Wight, mientras que otras podrían ir a una ciudad de Kent, a 192 kms al este de la Isla de Wight.

Ahora bien, comparemos el comportamiento o procedimiento probable de estas aves con el de un número igual de aves, la mayoría de ellas dirigiéndose a una o dos áreas pequeñas como Staffordshire o Warwickshire.

¿No resultará entonces bastante fácil comprender por qué el número de llegadas el primer día en el caso de las dos áreas de 192 kms es de solo seis por cada 100 aves enviadas, frente a 26 por cada 100 enviadas en el área de 64 kms?

El gran tamaño de las áreas F o G, 240 kms, es suficiente para explicar los bajos retornos del primer día sin confundir aún más a las desafortunadas aves al arriesgarse a que los dos envíos coincidan al inicio.

Estoy convencido de que si las aves F hubieran sido enviadas solas o con un convoy de aves que volaran a Warwickshire, Staffordshire y Lancashire, habrían tenido éxito.

Ya sea por la amplitud del terreno, por la influencia del viento y la resistencia aerodinámica causada por la colisión de los dos grupos, o por cualquier otra explicación del indudable fracaso de las aves de las secciones F y G en comparación con las de las secciones B, C y D, no dudo en afirmar que, si viviera en las secciones F o G, mis aves jamás volverían a someterse a semejante prueba.

Es imposible creer que las aves de las secciones F y G volaran por mérito propio; por lo tanto, no me sentiría justificado al arriesgarme a que se repitiera semejante matanza.

Que no quepa duda: que solo seis aves regresen a casa de cada 100 enviadas constituye una auténtica masacre, en un día en que otras aves, volando en un recorrido de 96 a 112 kms más largo, logran que 26 aves regresen de cada 100 enviadas.

Primavera tras primavera, mientras entreno a mis palomas, a veces me veo obligado a enviar machos y hembras el mismo día.

Naturalmente, intento evitarlo y siempre dejo a uno de los dos en casa, pero ocasionalmente un temporal de mal tiempo trastoca los planes y ambos tienen que partir el mismo día.

Cuando esto ocurre, doy instrucciones claras al encargado de que se deje suficiente tiempo entre la liberación de los machos y las hembras.

Sin embargo, a pesar de esto, a menudo me encuentro con que los dos grupos se juntan incluso dejando treinta minutos entre los lanzamientos en un trayecto relativamente corto por una ruta que las palomas conocen bien.

¿Podemos sorprendernos entonces de que palomas liberadas con una distancia de entre 240 y 320 kms entre ellas y su último punto de liberación necesiten mucho más de media hora para decidir finalmente cuál es el camino de regreso a casa?

Sin duda, la solución reside en no liberar dos grupos como los de F y G, en el mismo punto de partida, sino en lanzar las aves del grupo G en un punto paralelo a 320 kms al este.

Claro, todo director de suelta afirma haber visto las aves lejos, en la dirección correcta hacia casa, y estar seguro de que nunca volvieron.

Sí, me lo han contado muchas veces, y el hombre se ha quedado perplejo cuando le he dicho que, a pesar de todo lo que me contó sobre cómo partieron las aves, los dos grupos llegaron a casa juntos sin duda alguna.

Liberar diferentes lotes con veinte minutos de diferencia, que deben recorrer la misma trayectoria de vuelo juntos hacia pequeñas áreas separadas, puede implicar, y de hecho implica, cierto sobrevuelo, pero en una liberación tan cercana de aves que no vuelan en la misma trayectoria, esto significa, sin lugar a dudas, que el grupo más numeroso desvía al grupo menor de su ruta, de modo que una carrera realizada en tales condiciones no permite evaluar en absoluto las ventajas comparativas de las aves.

-

CAPÍTULO VI

SOBRE EL LLAMADO INSTINTO DE ORIENTACIÓN

En tiempos como los actuales, sería muy beneficioso para mantener vivo el interés en nuestro deporte que algunos de nuestros veteranos aficionados compartieran de vez en cuando algunos consejos con las nuevas generaciones.

Inspirado por la frase anterior publicada en: Racing Pigeon el 25 de noviembre pasado, intentaré responder, aclarando que escribiré únicamente basándome en la experiencia adquirida durante los últimos cincuenta años en la cría, el entrenamiento y las carreras de palomas mensajeras.

Es decir, que los consejos que dé a las nuevas generaciones sobre lo que creo que deberían o no deberían hacer en relación con nuestro deporte se fundamentarán, no en rumores ni teorías, sino en lo que me ha enseñado la amarga experiencia, esa cruel, aunque a la larga beneficiosa maestra.

Hay un tema relacionado con nuestro deporte sobre el cual a la mayoría nos resulta difícil dar una respuesta satisfactoria a la curiosidad de las nuevas generaciones.

Es La pregunta es la siguiente: ¿Cuál es el poder que permite a nuestras palomas regresar a casa desde distancias tan largas y en tan poco tiempo?

Creo estar en lo cierto al afirmar que la opinión generalizada entre quienes nunca han intentado entrenar palomas mensajeras es que estas aves poseen un instinto infalible que les permite, al ser liberadas a casi cualquier distancia de su hogar, dirigirse inmediatamente en la dirección correcta.

No dudo en absoluto en decirles a los jóvenes aficionados a las palomas que se aferran a una idea equivocada si confían en que las palomas poseen un instinto tan infalible que les permita encontrar el camino a casa con certeza, a menos que hayan sido cuidadosamente entrenadas, educadas y condicionadas.

El apego al hogar, presente en todos los animales, se acentúa, creo, en la paloma mensajera; pero este apego al hogar, a su propio nido o percha, varía mucho entre las distintas aves que forman un criadero de palomas mensajeras.

Hay algunas aves que no soportan ser trasladados de una caja nido a otra, por no hablar de ser movidas de un local contiguo a otro, mientras que hay otros a los que no parece importarles, siempre que se les haga sentir cómodos en sus nuevos aposentos.

Pero este gran apego al hogar no es lo que se entiende generalmente por «instinto», pues se dice que este es un poder que no varía entre individuos de la misma especie.

Entonces, ¿qué es este llamado «instinto de orientación»?

Permítanme responder a esta pregunta con las palabras del difunto Sr Tegetmeier, un reconocido zoólogo que dedicó su vida al estudio de la paloma mensajera o de carreras:

«La capacidad de la paloma mensajera para encontrar su hogar se atribuye generalmente a algún poder o instinto misterioso que poseen estas aves, ausente en otras variedades.

Sin embargo, creo que el «instinto» no tiene nada que ver con la capacidad de orientación, sino que las aves se orientan únicamente mediante la observación.

Fundamento esta creencia en los siguientes hechos:

(1) Cualquier instinto peculiar, como el de construir nidos, el de migrar, etc., otorgado a una especie, se otorga por igual a todos los individuos de esa especie, no solo a unos pocos.

Así, todas las golondrinas migran, pero no todas las palomas regresan de una distancia de 160 kilómetros.

(2) El instinto es el mismo en todos los casos.

Todas las golondrinas vuelan hacia el sur en otoño, pero la paloma mensajera puede regresar a casa desde el norte, el sur, el este o el oeste, una variación en su comportamiento que es incompatible con la noción de instinto irracional.

(3) Las palomas deben ser entrenadas regularmente por etapas o las mejores se perderán.

(4) Las mejores palomas se negarán a volar en la niebla.

Y concluye diciendo: «Es mucho más fácil simplificar la cuestión de la capacidad de orientación de las palomas y llamarla instinto, que investigar los hechos del fenómeno».

Me imagino al principiante diciéndome: «Si esta cuestión del instinto es tan clara como le parece al Sr Tegetmeier, es decir, que solo la educación, la observación y el entrenamiento le dan a la paloma mensajera la capacidad de recorrer estas largas distancias, ¿por qué hay tantos aficionados que aún sostienen que es principalmente el instinto el que guía a nuestras aves para recorrer las extraordinarias distancias que constantemente atraviesan?

Examinemos, pues, algunos de los argumentos que suelen utilizar quienes apoyan la «teoría del instinto».

Los defensores de la teoría del instinto afirman que les resulta imposible creer que la vista por sí sola permita a un ave encontrar el camino de regreso a casa si se la libera a 160 kilómetros del último punto donde fue lanzada, y se burlan de la mera idea de que un ave cuidadosamente entrenada, digamos, durante 500 kilómetros, pueda recorrer 750 kilómetros, es decir, 250 kilómetros más en la misma dirección, a menos que cuente con la ayuda de un instinto infalible.

Un corresponsal muy competente e informativo, que parece inclinarse por la teoría del instinto, citó en la revista Racing Pigeon del 18 de noviembre de 1916 la siguiente definición de instinto: «El instinto es un impulso hacia un tipo particular de acción que el ser necesita realizar como individuo, pero que no podría aprender a realizar antes de necesitar actuar; como término general, incluye todos los impulsos originales y ese conocimiento y habilidad aparentes que los animales poseen sin experiencia».

Admite que esta definición suena suficientemente clara hasta que se intenta adaptarla a nuestro tema en particular, y en eso estoy totalmente de acuerdo.

Luego continúa diciendo: «Mi opinión es que las palomas mensajeras tienen sentido de la orientación; no es necesario entrar en detalles sobre cómo lo han adquirido, ya que sabemos que tienen la facultad de encontrar su camino».

Sin duda, sería más útil abordar la cuestión de cómo la paloma mensajera ha adquirido este sentido de la orientación, y esto es precisamente lo que me propongo hacer, aunque admito que es mucho más fácil simplificar la cuestión de la capacidad de orientación y llamarla instinto, que investigar los hechos.

Por lo tanto, propongo pedir a la generación más joven de aficionados que me acompañe mientras intento mostrar el esquema de educación mediante entrenamiento que una paloma mensajera recibe en manos del hombre para prepararla para el trabajo que debe realizar.

La práctica en cuanto al entrenamiento de nuestras aves varía ligeramente en cuanto al método, pero no me equivocaré si digo que 99 de cada 100 aficionados comienzan entrenando a las palomas jóvenes de la temporada en etapas muy sencillas.

Permítanme ilustrar a qué me refiero con «etapas sencillas», dando ejemplos de la práctica de varios aficionados muy conocidos y exitosos, seleccionados por mí para este propósito porque en sus artículos en: Squills' Diary, me han permitido hacerlo al brindar detalles sobre las distancias y los métodos que buscamos.

El Dr Barker, de Clitheroe, dice en el Diario de 1905 que los lanzamientos que realiza a sus palomas jóvenes hasta 160 kms son de 1,6; 3,2; 6,4; y 11,2 kms en línea recta para los puntos de carrera; luego, tras 11,2 kms, sus palomas son enviadas a 19,2; 32; 56; 88; 120; y 160 kms.

El Sr Toft, de Liverpool, en su diario de 1901, dice: «Entreno a los pichones el año en que nacen hasta 208 kms, el segundo año hasta 320 kms, el tercer año hasta 640 kms, y el cuarto año a cualquier distancia razonable».

El Sr J. L. Baker, de Sedgley, en su diario de 1902, dice: «Personalmente, opino que los pichones el año en que nacen no pueden tener demasiados lanzamientos en las etapas más cortas (preferiblemente de una en una), ya que esto les proporciona un buen conocimiento del terreno por el que terminan sus carreras, y también les enseña a confiar en su propia inteligencia».

El Sr John Wones, en su diario de 1909, describe su método de entrenamiento de palomas jóvenes el año de su nacimiento de la siguiente manera: «Durante los primeros 16 kms, las suelto yo mismo, realizando unas seis sueltas hasta esta distancia, y luego unas cuatro sueltas más a partir de los 16 kms, tantas sueltas individuales como me lo permita mi paciencia; después de esto, las llevo 6,4 kms más adelante, y luego les doy dos sueltas a 48 y 64 kms; después de lo cual van con el grupo».

Por lo tanto, podemos suponer con seguridad que las palomas jóvenes, el año de su nacimiento, han recibido un entrenamiento muy cuidadoso durante los primeros 120 a 160 kms desde su palomar en dirección a los puntos de carrera desde los que tendrán que competir.

Ahora me propongo seguir la trayectoria de la paloma joven, y como he competido con mis palomas desde mi actual residencia durante las últimas 41 temporadas, usaré, a modo de ejemplo, los puntos de carrera utilizados por nuestros clubes locales, hasta la costa del Canal de la Mancha, y después, con una ligera modificación, los puntos de carrera utilizados por la gran cantidad de aficionados en Midlands, Staffordshire, Cheshire y Lancashire.

No nos equivocaremos si decimos que la mayoría de las palomas jóvenes comienzan a entrenar a los tres meses de edad, participan en las carreras de palomas jóvenes del club de 128 a 160 y 216 kms, y, además, muchas de ellas realizan uno o dos lanzamientos adicionales desde la costa del Canal de la Mancha, Weymouth o Bournemouth, si las carreras del club han terminado.

Así pues, entendemos que, desde los tres meses de edad, se dedica un esmero inmenso a enseñar a los jóvenes, considerados futuros campeones de larga distancia, el recorrido de los primeros 160 a 216 kms, para lo cual suelen realizar hasta 15 sueltas.

A pesar de esta minuciosa educación, debemos tener en cuenta que se pierde un gran número de palomas jóvenes, y entonces se realiza una selección final de las que quedan, pues el criador exitoso descarta sin piedad a las menos productivas y se queda solo con las mejores para fortalecer su palomar.

Al año siguiente, como palomas de un año, vuelven a recorrer distancias hasta los 216 kms, es decir, hasta la frontera con el Canal de la Mancha, y muy probablemente su primer intento de cruzar el agua se produce en una carrera desde Alderney (320 kms) o desde Guernsey (unos 368 kms), en compañía, cabe recordar, de palomas adultas que conocen el Canal tan bien como los alrededores de su propio palomar.

No olvido que algunos colombófilos envían palomas jóvenes a Rennes (496 kms) o más lejos, pero la mayoría se conforma con 320 a 368 kms para las palomas de segunda temporada.

Cabe destacar que, al ser enviadas a Alderney o Guernsey, las palomas jóvenes realizan su primer gran recorrido: 104 kms en el caso de Alderney y 152 kms en el de Guernsey.

Sin embargo, también hay que recordar que participan en esta carrera junto a un gran número de palomas adultas que han cruzado el Canal de la Mancha muchas veces.

Puedo afirmar, por experiencia propia, que la presencia de estas palomas adultas, con su experiencia en la travesía, resulta de gran ayuda para enseñar a las palomas jóvenes el camino.

Así pues, vemos que la paloma de segunda temporada, a los 15 o 16 meses de edad, ya ha recorrido dos veces el trayecto entre su palomar y la orilla del Canal, y además, si ha cumplido con su trabajo, ha cruzado el Canal una vez.

La paloma de tercera temporada, o de dos años, recorre de nuevo el trayecto hasta la orilla del Canal de la Mancha, participa en una carrera desde Alderney o Guernsey, y luego en otra desde Rennes (496 kms).

Así, cuando tenga dos años y medio, habrá recorrido tres veces el trayecto entre su palomar y el Canal de la Mancha, y lo habrá cruzado tres veces.

La paloma de tres años, o de cuarta temporada, recorre el mismo trayecto hasta el Canal de la Mancha, con menos recorridos en los primeros 80 kms.

Después, participa en una carrera desde Rennes (496 kms) y, posteriormente, en otra desde Marennes (752 kms), lo que supone un salto de 256 kms.

Para comprender la tarea que se les exige a las palomas que participan por primera vez en la carrera de 250 kilómetros en Marennes, debemos conocer la edad de las distintas palomas que suelen formar parte de un envío para dicha carrera.

Es decir, debemos determinar qué proporción de las palomas que participan habitualmente en una carrera de larga distancia son adultas, con amplia experiencia, y qué proporción de las palomas enviadas se enfrentan por primera vez a la distancia de 250 kilómetros.

Con esta información, podremos evaluar mejor la tarea que se les plantea a las palomas más jóvenes del convoy que se enfrentan por primera vez a la distancia de 250 kilómetros.

Recuerden que mi propósito es demostrar que no hay motivo alguno para atribuir a ninguna facultad oculta la capacidad de la paloma mensajera para completar en poco tiempo el salto de 250 kilómetros, por una sencilla razón, entre otras: por lo general, casi invariablemente, cuando se le pide a una paloma de dos años que realice el salto de 250 kilómetros desde Marennes hasta Rennes, se le pide que lo haga en compañía de otras palomas, muchas de las cuales conocen la ruta a la perfección.

Tan prodigiosa es la memoria y la capacidad de observación de la paloma, tras un entrenamiento cuidadoso y sistemático, que en la práctica se observa que, después de que una paloma haya recorrido una larga distancia al menos una vez, y sin duda dos, se puede confiar en que repetirá el viaje una y otra vez, siempre y cuando su dueño la mantenga en buena forma física, es decir, en óptimas condiciones para soportar el esfuerzo del viaje; un punto crucial que, me temo, a veces se olvida.

Permítanme desviarme un momento del tema y dar un ejemplo, uno maravilloso a mi parecer en aquel entonces, de la asombrosa manera en que una paloma puede recordar un país.

Hace muchísimos años, mi viejo amigo J. O. Allen compró en Amberes un pichón que había tenido un excelente desempeño como joven paloma en la ruta habitual de entrenamiento en Bélgica, con destino a Francia.

Allen llevó esta paloma a su palomar en Smedley, cerca de Manchester.

Tras una temporada de cría, se acostumbró al palomar de Allen y lo puso a volar con sus jóvenes palomas, donde tuvo un desempeño excepcional.

Así que, la siguiente temporada, Allen lo llevó de viaje con las palomas adultas y lo entrenó hasta Londres y el Canal de la Mancha, entre Dover y Calais.

Durante dos temporadas consecutivas, la paloma regresó a Manchester en excelentes tiempos.

La siguiente temporada (cuando estábamos entrenando la ruta sureste vía Dover, Calais y Arras), Allen se sintió tentado a enviar esta paloma a Arras, muy cerca de la ruta que había recorrido cuando volaba de París a su hogar en Amberes siendo joven.

Enseguida, el ave (seguramente no guiado por instinto, sino por su prodigiosa memoria) se encontró sobre un territorio conocido, y en lugar de regresar a Manchester, como había hecho dos veces desde el centro del Canal de la Mancha, se escabulló de vuelta a su antiguo hogar en Amberes.

Sin duda, fue la memoria y el conocimiento del terreno, no el instinto, lo que llevó a este ave de vuelta a Amberes.

Recuerdo a uno de los colombófilos belgas de larga distancia, al hablar de las ventajas de una carrera desde España, diciendo que una vez una de sus aves había completado la carrera de Barcelona (creo que era allí), lo que significa orientarse, pues supongo que no cruzan los Pirineos, y que comprobó que tenía razón al esperar que el ave repitiera la distancia, siendo la dificultad conseguir que la paloma diera el gran salto la primera vez.

Ahora bien, volvamos a las edades de los aves cuando se envían a participar en carreras de larga distancia.

Me complace poder ofrecer datos fiables al respecto, pues estamos muy agradecidos a «Nor'-West» en la revista Racing Pigeon del 5 de junio de 1915 por proporcionar unas tablas muy interesantes e instructivas que analizan las inscripciones de palomas de distintas edades, así como el número y el valor de los premios obtenidos por palomas de diferentes edades en cinco carreras de Great Northern Marennes entre 1910 y 1914, ambos inclusive.

Un estudio minucioso de estas tablas resultará muy útil para determinar qué paloma es más fiable como ganadora de premios: la joven o la adulta.

Recomiendo encarecidamente a las nuevas generaciones, a quienes va dirigido este artículo, que las estudien con detenimiento.

Total Number of Entries	Age of Birds	Total Amount of Cash Won	Total Amount Won per Head
118	7 years	£210 7 0	35/8
267	6 years	213 3 0	16/-
591	5 years	253 12 10	8/7
1086	4 years	392 10 0	7/3
1783	3 years	652 15 9	7/4
1880	2 years	510 13 6	5/5
382	Yearlings	31 7 6	1/8

Nor'-West resume su opinión sobre este punto en particular (que, sin embargo, no es el que nos ocupa en este momento), es decir, el valor de las palomas adultas frente a las jóvenes como ganadoras de premios, en la siguiente frase concisa: «Para mí, las tablas demuestran de forma concluyente que no se trata solo de 'el perro viejo para el camino difícil', sino más bien de la paloma adulta para cualquier tipo de día, bueno, malo o regular; son las palomas en las que se puede confiar para carreras de 800 kms».

Ahora veamos las tablas y descubriremos que en las cinco carreras analizadas compitieron 6484 palomas, de las cuales 2270 tenían dos años o menos y 4214 tres años o más.

Así pues, suponiendo que estas cifras sean bastante representativas, como creo que lo son, de la proporción de palomas jóvenes y adultas que participan en la carrera de Marennes, se deduce que, dado que muy pocas palomas son enviadas a Marennes antes de cumplir los dos años, cuando realizan su primer gran salto de 250 kilómetros, participan en esta prueba de sus capacidades en excelente compañía y, teniendo en cuenta que el instinto o impulso natural de la paloma es volar en grupo, también se encuentran en el mejor entorno posible para poder recorrer los 250 kilómetros de terreno virgen que separan Marennes de Rennes.

Me parece una deducción bastante razonable, ya que cada 22 de estas palomas de dos años o menos en el convoy van acompañadas de 42 palomas adultas que conocen el camino y, por lo tanto, no perderían tiempo en emprender el regreso a casa si el día está despejado.

Creo que lo que sucede es lo siguiente: un convoy de palomas, al ser liberadas en el punto de carrera, ya sean 100, 500 o 5000, al ser gregarias por naturaleza, obedecen su instinto

de volar juntas en bandadas; todas permanecen juntas durante un tiempo y luego se dispersan en bandadas o grupos más pequeños.

En mi opinión, es probable que cada bandada o grupo contenga palomas jóvenes y adultas en proporción más o menos proporcional a la composición total del grupo.

Así pues, si el número medio aproximado de aves adultas en el convoy es de 42 aves adultas por cada 22 aves jóvenes y de dos años, es decir, aves que salen por primera vez tras un salto de 250 kms, es probable que cada grupo, al separarse del grupo principal, contenga tanto aves de dos años como aves adultas en fase de vuelo.

Dado que las aves adultas en fase de vuelo predominan en número (42 a 22), y además, como las aves de dos años desconocen el camino, es probable que cada grupo esté liderado por algunas aves de cuatro y cinco años en su mejor momento.

De esta forma, parten de Marennes y llegan hasta Rennes, donde las aves de dos años ya han recorrido un terreno conocido.

Un estudio más detallado de las cifras en las tablas proporcionadas por Nor' West ofrecerá, a mi parecer, pruebas suficientes de que hemos supuesto con bastante precisión lo que ocurrió cuando estos diversos convoyes fueron liberados en Marennes para Inglaterra.

Sabemos que cada grupo de aves, partiendo juntas, se mantendría unido durante un período más o menos prolongado, o posiblemente se dividiría en grupos casi de inmediato, en cualquier caso, con el tiempo.

Cada grupo contenía aves de las distintas edades que conformaban el convoy, y así llegaban a Inglaterra en grupos aún más pequeños, con aves posiblemente de la mayoría de las edades participantes.

La prueba de esto reside en que, al consultar las tablas, descubrimos que el número total de premios o primeros puestos en el tiempo de llegada se distribuía entre aves de distintas edades.

Sabemos que un total de 4214 aves de tres años o más ganaron 217 premios, y que las 2270 aves de dos años, es decir, las que realizaban el salto de 250 kms por primera vez, obtuvieron nada menos que 102 premios.

En un pequeño convoy de palomas mensajeras enviado a Marennes en 1913, sé con certeza que las palomas de dos años que realizaban el salto de 250 kms por primera vez y las palomas más viejas permanecieron juntas desde el principio hasta el final de un recorrido de 744 kms, aunque les tomó 15 horas completar el viaje.

En la carrera de la Liga Midland Homer desde Marennes, el 16 de julio de 1913, cuando las palomas fueron lanzadas a las 5:15 am, con viento del norte, consta que siete palomas aterrizaron juntas en mi palomar a las 8:40 pm.

El mismo día de su liberación, cuatro de estas palomas eran mías y tres pertenecían a mi amigo el Dr Buckley, de Nottingham.

Las tres palomas del Dr Buckley aterrizaron a primera hora de la mañana siguiente, a las 5:43 am, ya que, debido a la oscuridad, no pudieron continuar su vuelo tras haber sido espantadas de mi palomar la noche anterior al encender la luz para leer las marcas de la carrera.

Mis cuatro palomas eran una que ya había participado en Marennes y tres de dos años que habían sido liberadas en Rennes.

Las tres palomas del Dr Buckley eran su hembra R.C. 3617, de color muy claro, que ya había volado a Marennes, y otras dos que no conocían el camino.

En el caso de los tres aves del Dr Buckley y mis cuatro aves, tenemos pruebas que casi constituyen una prueba fehaciente de que los siete aves se mantuvieron juntas durante todo el trayecto desde Marennes hasta Langton, una distancia de 744 kms, trayecto que, creemos, completaron sin descanso en 15 horas y 25 minutos, o a una velocidad de poco más de 48 kms por hora, debido a que soplaba un viento del norte bastante fuerte en contra durante todo el camino.

Sabemos que estas siete palomas partieron junto con el resto de las liberadas para la carrera; dos o tres personas las vieron aterrizar juntas aquí en Langton, por lo que me parece innecesario suponer que las palomas de dos años que se enfrentaban por primera vez al salto de 250 kilómetros contaran con la ayuda de algún «instinto o propensión previa a la experiencia o independiente de la instrucción», que es la definición de instinto de Paley.

Al considerar esta cuestión, no debemos olvidar: (a) que las palomas mensajeras se entrenan para volar juntas en grandes grupos desde las primeras carreras de palomas jóvenes; (b) que son gregarias, es decir: «tienen el hábito de vivir en bandada, no son habitualmente solitarias ni viven solas».

Las nueve palomas de dos años que envié, y también dos de las palomas del Dr Buckley, completaron el salto de 250 kilómetros.

Si las hubieran enviado solas, estoy convencido de que, lejos de ver a tres de mis aves regresar a casa la noche de la liberación, en un día de vuelo muy difícil y lento, y a otras cuatro al día siguiente, a partir de las 4:22 am, hora de la llegada de la primera ave de dos años, no habría visto ninguna ese mismo día, y solo una cierta proporción de ellas al día siguiente.

Por lo tanto, sostengo que es irrazonable suponer que no fue la guía y la ayuda que esas aves de dos años recibieron de las aves mayores al principio, y hasta que llegaron a un terreno conocido, lo que les permitió tener tanto éxito.

Lamento no poder obtener ahora, después de tanto tiempo, la proporción de aves jóvenes y adultas en el convoy del club, pero el grupo que envié consistía en seis aves adultas, es decir, de tres años o más, que conocían la ruta, y nueve aves de dos años que tenían la capacidad de salto de 250 kms.

Para concluir mi relato sobre las hazañas de mis propias aves, por lo que espero que me disculpen, y para que las nuevas generaciones puedan formarse su propio criterio tras una presentación completa de los hechos, permitanme decir que mis aves de dos años fueron entrenadas con sumo cuidado, primero de pichón y luego de un año.

Como pichón, cruzaron el Canal de la Mancha por sí solas desde Alderney.

El salto de Bournemouth a Alderney es de aproximadamente 104 kms; en algunas ocasiones, más frecuentes de lo deseable, este salto por sí solo resulta desastroso, mientras que en otros días, cuando el cielo está despejado y el viento no es muy adverso, de modo que pue-

den volar sin dificultad el tiempo suficiente para re-orientarse, probablemente después de dirigirse primero a la costa francesa, la mayoría logra completar el salto sin problemas.

Cuando tenían dos años, fueron entrenadas hasta la costa, luego volaron a Guernsey y Rennes, antes de ser enviadas a Marennes, de manera que antes de llegar a Marennes ya habían cruzado el Canal de la Mancha tres veces.

Insisto en que el instinto, que Webster define como: «un agente que realiza a ciegas e ignorancia una labor de inteligencia y conocimiento», tuvo muy poco, o nada, que ver con el regreso de estas palomas de dos años desde Marennes en un tiempo razonable.

Otra razón por la que nunca he podido creer en el instinto es que aprendí muy pronto, como aficionado a estas palomas, que la naturaleza del terreno, es decir, su configuración, influye enormemente en la capacidad del ave para encontrar el camino de regreso a casa.

Sin duda, si es el instinto lo que guía al ave, le permitiría encontrar el camino de regreso a casa con la misma precisión en terrenos difíciles, es decir, en zonas sin puntos de referencia prominentes, como lo hace en la zona más allá de Bruselas, camino a París, que es llana, de modo que Bruselas, con su enorme y magnífico Palacio de Justicia, situado en una elevación de la ciudad, se divisa desde una gran distancia.

En 1882, inicié un palomar de palomas mensajeras cerca de Carmarthen, casi a la vista del Canal de Bristol.

Descubrí que tendría que entrenar a las palomas jóvenes en dirección este, y que me vería obligado a entrenarlas a lo largo de la gran línea oeste, que discurre junto al Canal de Bristol hasta Cardiff, una distancia de aproximadamente 120 kilómetros a lo largo de la costa.

En cuanto comencé a entrenar a las palomas jóvenes, me di cuenta de que, sin duda alguna, entrenarlas a lo largo de 120 kilómetros de la costa del Canal de Bristol, desde Carmarthen hasta Cardiff, era un trabajo fácil comparado con entrenarlas en la ruta sur, desde East Langton hasta Bournemouth y la ruta continental.

Después de Cardiff, envié las palomas a Bristol.

Para llegar allí, tenían que cruzar unos 24 kilómetros de la desembocadura del Canal de Bristol, y así sucesivamente hasta Reading.

Casi no perdí ni un solo ave del gran grupo que solté en la carretera, y me resultó evidente que esta costa de 120 kilómetros era una magnífica señal de referencia, un punto de referencia que les ayudaba a encontrar el camino de regreso a casa sin dificultad.

Luego, en 1893, cuando empecé a volar aves por la carretera del norte desde East Langton, pronto descubrí que conseguir que los aves jóvenes volaran 48 kilómetros desde North Berwick hasta Langton era pan comido comparado con conseguir que las mismas aves volaran hasta Guernsey, prácticamente la misma distancia.

De hecho, es mucho más fácil recorrer los 370 kilómetros desde aquí por la carretera del norte que conseguir que la misma raza de aves recorra los 210 kilómetros por la carretera del sur, debido a la magnífica referencia que ofrece la costa este de Inglaterra prácticamente desde Escocia hacia el sur.

Para demostrar cómo una configuración sencilla para el vuelo puede ayudar a las aves, quisiera señalar a las nuevas generaciones que un ave que vuela de Thurso a Yarmouth puede

hacerlo sin cruzar ninguna colina significativa, guiándose prácticamente por la costa durante toda la distancia de 740 kilómetros.

Sostengo que si Lerwick hubiera estado, como sin duda lo estuvo en el pasado, en una extensión de la Escocia continental, en lugar de estar en una isla, separada de Thurso por 240 kilómetros y a menos de 370 kilómetros de otro continente, Noruega y Suecia, la ruta de North Road a Lerwick habría sido el recorrido de 965 kilómetros más fácil para aves entrenadas en las cercanías de Londres y el sur de Inglaterra.

Sostengo que hasta Thurso el camino hacia las aves no solo es fácil, sino también aceptable, pero debido al gran salto de Thurso a Lerwick, 240 kilómetros, que transcurre por un terreno que, en mi opinión, las aves encuentran muy difícil de transitar, a menos que la atmósfera alcance la maravillosa claridad que se observa en el sur de Francia, donde los Pirineos pueden divisarse a simple vista a una distancia inmensa.

Además, no hay que olvidar que Noruega se encuentra a menos de 370 kilómetros de Lerwick, y fue a Noruega, a mi juicio, adonde se dirigió la gran bandada de aves en 1899, cuando casi todas se perdieron.

Por favor, no me malinterpreten.

No es solo la longitud del gran salto de Thurso a Lerwick lo que a veces desconcertaba tanto a las aves, sino el salto de 240 kilómetros en esa configuración particular del terreno lo que causa problemas.

Para ilustrar lo que digo, permitanme decir que he comprobado que a las aves que nunca habían estado más allá de North Berwick (a 370 kilómetros de aquí) les resulta bastante fácil recorrer los 338 kilómetros hasta Thurso.

Esto se debe a que North Berwick se encuentra en el centro de la costa entre Thurso y King's Lynn, una distancia de 678 kilómetros, como se puede apreciar en el mapa adjunto.

Pero si Lerwick hubiera estado en una continuación de la Escocia continental, podemos ver, consultando el mapa, qué magnífico punto de referencia se les habría ofrecido a las palomas, un punto de referencia que les habría sido de mayor utilidad que el «instinto» que se supone las guía en el viaje a través de tierras desconocidas, pero que con frecuencia falla tan rotundamente como ocurrió en Lerwick en 1899, cuando un error en la salida costó a los aficionados ingleses de North Road una cantidad tan grande de palomas como nunca antes se habían enviado a una carrera.

Podría decirse que es pura coincidencia que el fallo de la teoría del instinto ocurra invariablemente cuando hay ausencia de puntos de referencia, pero así es, entonces falla por completo, como mostraremos más adelante al comparar los registros de rendimiento en las cuatro carreras clásicas de Roma y San Sebastián.

Si creemos que la paloma depende de una memoria prodigiosa para los lugares que ha visto, junto con una vista muy aguda y una gran capacidad de observación, podemos comprender de inmediato que, si se la libera en un terreno completamente desconocido, tendría grandes dificultades para regresar rápidamente a casa si su camino directo, y por lo tanto el más corto, estuviera bloqueado por colinas frecuentemente cubiertas de niebla; pero si se guiara por un instinto infalible, este obstáculo no supondría mayor problema.

Para ilustrar las dificultades que la configuración del terreno supone para el rápido regreso de una paloma a casa, permitanme citar el caso de los colombófilos de Lancashire y Cheshire, quienes, según me han contado, cuando intentaron entrenar a sus palomas a través del país hasta la costa este de Inglaterra, de camino a la meca de las carreras de palomas mensajeras del norte, las Islas Shetland, encontraron que las colinas de Yorkshire representaban una dificultad insuperable, y sabiamente abandonaron el intento de entrenarlas a través de ellas.

Por otro lado, pregúntenles a los miembros de la Sociedad de Palomas Mensajeras de Armadale y Distrito, cuyo presidente es el Dr Anderson, qué proporción de sus palomas jóvenes perdieron cuando comenzaron a entrenarlas en lo que considero el terreno de vuelo más difícil que se haya recorrido hasta ahora en estas islas.

Pero juzguen ustedes mismos; consigan un mapa topográfico y observen la línea que va de Armadale a Dumfries y fíjense en las colinas que hay entre ambos lugares.

Cualquiera que haya intentado, o vaya a intentar, volar palomas sobre la zona de Lanarkshire y Dumfriesshire que las palomas de Armadale tienen que sobrevolar, sin duda apoyará mi afirmación de que la configuración natural del terreno influye considerablemente en la capacidad de las palomas para regresar rápidamente a casa, y que solo las mejores y más valientes pueden volar por ese terreno temporada tras temporada.

Sabemos que las palomas del Club Armadale se entrenan en el recorrido de 112 kilómetros entre Armadale y Dumfries, pero al principio presentaba grandes dificultades.

Si se hubieran guiado ciegamente por el instinto, habrían recorrido esos 112 kilómetros con la misma facilidad con la que mis palomas cubrieron los 112 kilómetros de entrenamiento entre Carmarthen y Cardiff.

Recuerdo cuatro carreras clásicas de palomas: dos desde Roma, organizadas en Bélgica, y dos desde San Sebastián, España, organizadas en este país; una por el Club de Vuelo de Manchester y la otra por el Club de Vuelo Harboro and District S.R.

Estas cuatro carreras ofrecen mucho material para reflexionar sobre el tema que hemos estado tratando, y les pido a mis lectores que estudien conmigo los resultados publicados para que puedan formarse una opinión sobre la cuestión de la vista frente al instinto.

La distancia de Roma a Bruselas es de aproximadamente 1180 kilómetros; y hasta la frontera belga, 1000 kilómetros.

La distancia desde St. Sebastian hasta Manchester es de 1144 kms, y hasta Wolverhampton, de 1040 kms.

En la carrera de 1878 desde Roma, las palomas fueron liberadas el 23 de junio, y la primera llegó a Aix-la-Chapelle el 2 de julio, alcanzando así el décimo día.

En la carrera de 1913 desde Roma, se enviaron 1557 palomas desde Bélgica y 106 desde Inglaterra.

Fueron liberadas el 26 de junio, y las primeras en llegar a Bélgica fueron una el 6 de julio (el décimo día), dos el 9 de julio y ocho más hasta el 13 de julio.

La primera en llegar a Inglaterra fue al palomar del Sr Hudson, en Derby, el 29 de julio, (el trigésimo tercer día), tras un vuelo de 1602 kms.

La segunda llegada al palomar de los señores Vester y Scurr, en algún momento de agosto, antes del día 16, con una distancia de vuelo de 1760 kms.

La primera carrera desde San Sebastián, organizada por el Manchester F.C., se celebró el 10 de julio de 1907, con 150 palomas participantes.

Fueron liberadas a las 10:00 h, con viento del sureste, y los cuatro primeros premios se repartieron de la siguiente manera:

1.º Burton, Liverpool – 1152 kms - 6:22 h - 12 de julio - 30 h.

2.º Bentley, Knutsford – 1144 kms - 7:15 h - 12 de julio - 31 h.

3.º McClelland, Old Trafford – 1144 kms - 13:30 h - 13 de julio.

4.º Baxter Bros, Lostock Gralam – 1144 kms – 9:16 a. m. – 20 de julio.

La segunda carrera desde San Sebastian, organizada por el Harborough and District South Road F.C., se disputó el 22 de julio de 1907.

Participaron 283 palomas, que fueron liberadas a las 11:55 am con viento del noroeste.

Los cuatro primeros premios se repartieron de la siguiente manera:

1.º Wones, Wombourne – 1018 kms – 4:54 pm, 23 de julio - 21 horas.

2.º Downing, Dudley – 1014 kms – 5:17 pm – 23 de julio - 21 horas.

3.º Compton, Bradford-on-Avon – 888 kms – 2:57 pm – 23 de julio.

4.º Brearley, S. Molton – 861 kms – 16:24 pm – 23 de julio.

Tras analizar detenidamente el resultado de estas cuatro carreras, me percaté de inmediato de que debía existir una enorme diferencia en la dificultad de la tarea impuesta a las palomas enviadas a las carreras de Roma en comparación con la dificultad de la tarea impuesta a las palomas enviadas a las carreras de San Sebastián, o de lo contrario no podría haber existido una diferencia tan grande en el tiempo que tardaron las palomas ganadoras en completar el viaje en una serie de carreras en comparación con el requerido en las otras dos.

¿Por qué las primeras en llegar a ambas carreras de Roma necesitaron nueve días para completar el viaje, mientras que en ambas carreras de San Sebastián a Inglaterra, el tiempo empleado fue cuestión de horas, a pesar de que la distancia de San Sebastián a Manchester 1144 kms es solo 32 kms menor que la distancia de Roma a Bruselas?

En la carrera del Club de Manchester, las dos primeras palomas completaron el recorrido en 30 y 31 horas respectivamente, a una velocidad de 38 kms por hora, tras considerar 8 horas de oscuridad durante las 24 horas.

En la carrera del Club de Harborough, las dos primeras palomas lograron la hazaña en 21 horas, a una velocidad de 48 kms por hora; otras dos palomas las siguieron muy de cerca esa misma tarde.

En la carrera del Club de Vuelo de Manchester, el desempeño de la paloma del Sr Burton, la ganadora, y también la del Sr Bentley, fue excepcional, pues aunque el tiempo era bueno al inicio, era sumamente adverso para el vuelo de palomas, y las aves pronto debieron encontrarse con las peores condiciones posibles para volar, como se describió en RACING PIGEON

del 17 de julio de 1907: «Condiciones adversas a lo largo de toda la ruta; lluvia intermitente el primer día; condiciones imposibles para la liberación en Nantes, en la ruta».

En estas condiciones, la actuación de las dos primeras palomas que llegaron fue magnífica y las consagró como de las mejores.

El porcentaje de pérdidas en la carrera del Club de Manchester fue, me temo, muy alto, pero lo atribuyo por completo a las pésimas condiciones climáticas que prevalecieron a lo largo de todo el recorrido.

Las condiciones climáticas para la carrera del Club de Harborough fueron mucho más favorables, de modo que, dado que las palomas no fueron liberadas hasta el mediodía, la actuación de las cuatro que llegaron a casa la tarde siguiente, contra un viento del norte, será difícil de superar y las consagra como A1.

Además, como hubo 62 llegadas antes de la finalización de la carrera, espero que en tiempos mejores veamos grandes logros desde San Sebastián.

Al comparar la carrera de Roma con la de San Sebastián, no permitamos que el principiante imagine que existe alguna diferencia en las habilidades o potencias de vuelo de las palomas belgas o inglesas, ya que los colombófilos de ambos países enviarían a las cuatro carreras solo las mejores palomas, aquellas que, a su juicio, estaban mejor preparadas para competir en una carrera tan exigente.

Si alguna paloma de alguno de los dos países tenía ventaja, era la belga, pues contaban con muchas más palomas para seleccionar las mejores que nosotros en Inglaterra, como lo demuestra el hecho de que los colombófilos belgas enviaran a Roma en 1913: 1557 palomas, mientras que los ingleses solo pudieron reunir: 433 para las dos carreras de San Sebastián.

Es evidente, por lo tanto, que existen algunas dificultades inherentes en la ruta de Roma a Bélgica, en comparación con la ruta de San Sebastián a Inglaterra, posiblemente debido a alguna gran diferencia en la configuración del país que las palomas deben sobrevolar.

Estudiemos el mapa que acompaña a este artículo y veamos qué podemos deducir del problema.

Un vistazo al mapa nos muestra de inmediato que las palomas liberadas en Roma, para regresar a Bélgica, si volaran en línea recta, tendrían que recorrer una distancia de aproximadamente 1000 kms para llegar a la frontera belga, y la distancia a Aix-le-Chapelle, hogar de la primera paloma que regresó de Roma en la carrera de 1878, es de 1168 kms.

También veremos que una línea recta desde Roma hasta la frontera belga implica que Suiza y los Alpes se interponen entre Roma y Bélgica, una barrera que impide que las aves puedan tomar una línea recta hacia su hogar.

Al intentar resolver una dificultad, siempre es prudente comenzar por descartar lo imposible, así que permitanme decir de entrada que, habiendo viajado a través de los Alpes hasta París, no dudo en afirmar que no creo que sea una ruta posible para las aves.

Tampoco creo que sea posible que las aves lleguen a Bruselas bordeando los Alpes por el lado oriental, ya que estos se extienden hacia el este hasta el extremo derecho del mar Adriático, sin mencionar que, al encontrarse primero con la costa italiana, también tendrían que cruzar los Apeninos.

Ahora bien, habiendo descartado las rutas imposibles, la única posible es que las aves se dirijan al oeste, bordeando la costa desde Roma en dirección a los Alpes, pasando justo por los Apeninos al norte de Florencia, y luego siguiendo la costa alrededor del golfo de Génova hasta llegar a Toulon y Marsella, y así sucesivamente hasta Nimes, pues deben seguir la costa, o posiblemente cruzar el golfo, hasta rodear completamente las montañas, ya que los Alpes prácticamente forman la costa del Mediterráneo en ese punto.

De Roma a Marsella hay 605 kms en línea recta; de Marsella a Nimes hay algo más de 86 kms.

De Nimes a Bruselas, pasando por Lyon, hay 768 kms; lo que hace un total de 1469 kms desde Roma a Bruselas, que es la distancia que tendrían que volar las aves.

Tengo ante mí un mapa elaborado expresamente para los clubes de vuelo belgas, que muestra la ruta que suelen utilizar para entrenar e incluye los nombres de casi 100 puntos de entrenamiento y competición, así como la distancia exacta desde Bruselas.

Este mapa muestra Nimes, y la mejor ruta desde Nimes hacia Bruselas parece ser a lo largo del valle del Rin hasta Lyon y luego por el Loira hasta Orleans.

Nimes se encuentra a 240 kilómetros al este de Montauban, Lectour, Auch, Mirande y Toulouse; cinco puntos de competición muy conocidos, ciudades que las palomas mensajeras adultas de larga distancia en Bélgica conocen muy bien.

Ahora vemos las enormes dificultades que deben afrontar las palomas que parten de Roma antes de poder sobrevolar un territorio que les resulta familiar, teniendo que recorrer casi 800 kilómetros de terreno desconocido antes de llegar a un lugar que conocen.

Todas las aves que pudieran llegar a Nimes tendrían muchas posibilidades de regresar a casa, ya que 240 kilómetros en ese país y con ese clima no presentan las mismas dificultades que esa distancia en Inglaterra o en el Mar del Norte.

Recuerdo que el difunto Sr Alfred Lubbock escribió desde el sur de Francia en 1882, describiendo el ambiente de la región con estas palabras: «Es extraordinario en este país lo cerca que parecen a veces las montañas, que en realidad están a muchos kilómetros de distancia.

La mayoría de los días del año, los Pirineos son visibles (a simple vista) a 112 kilómetros, y me han dicho que desde Burdeos a menudo se pueden ver a 225 kilómetros.

Incluso me comentan que el monte Canejau, uno de los más altos de los Pirineos, suele ser visible desde Marsella, a 290 kilómetros»

Así pues, el principiante comprenderá de inmediato que, si estas aves romanas se acercan a un terreno que les resulta familiar, se orientarán inmediatamente para regresar a casa, como vimos en el caso de las aves del Sr Allen, mencionado anteriormente en este artículo.

Por supuesto, es imposible determinar la ruta exacta que siguen las aves, pero suponiendo que sigan la ruta que he trazado para ellas, que sin duda parece la más fácil, ya que las lleva a su antiguo campo de entrenamiento, me resulta difícil creer que las aves pudieran haber encontrado el camino hacia dicho campo por instinto, pues, de haber sido así, seguramente habrían completado el viaje en menos de nueve días y, sin duda, en lugar de decenas de aves regresando a casa tras muchas semanas de duro trabajo, habríamos tenido de vuelta a una proporción considerable de ellas en un tiempo razonable.

En cambio, ambas carreras desde Roma han sido largas y extenuantes pruebas de la inteligencia y la resistencia de las palomas, en las que solo unas pocas, las más valientes, podían aspirar a regresar a casa.

Me atrevo a afirmar que, además de la valentía, la resistencia y la inteligencia, la suerte siempre debe ser un factor importante en estas largas pruebas.

Consideremos una gran fuente de peligro para las palomas en su valiente intento de volver a casa: sabemos que pueden alimentarse en los campos de maíz, pero ¿qué probabilidades hay de que escapen del disparo del pequeño agricultor que más valora sus cultivos que a las palomas extraviadas?

Por otro lado, las aves rapaces representan un peligro constante para una paloma cansada, y la cuestión de encontrar un nuevo lugar para posarse noche tras noche seguramente les causará problemas.

Sea como fuere, sigo sosteniendo que las aves que logran llegar desde Roma, ya sea a Bélgica o a Inglaterra, sin que su salud se vea afectada, son tesoros casi invaluables, pues han demostrado poseer en el más alto grado todas las cualidades necesarias para ser una buena paloma mensajera de larga distancia.

Los campeones de resistencia, aquellos que tienen la tenacidad de luchar durante cientos y cientos de kilómetros en países desconocidos hasta llegar a la meta, son los que queremos preservar y mejorar en la raza de palomas mensajeras.

Mi más sincero deseo, por lo tanto, es que entre nuestros aficionados en Gran Bretaña haya entusiastas que organicen y apoyen carreras ocasionales para palomas en este país, diseñadas para poner a prueba la resistencia de las palomas británicas, como Roma pone a prueba la de las belgas.

Examinemos ahora de nuevo el mapa para comprender mejor el esfuerzo que realizan las palomas al ser liberadas en San Sebastián para regresar a Inglaterra.

Veamos si el entorno de San Sebastián y la configuración del terreno pudieron haber facilitado u obstaculizado el deseo de estas valientes viajeras de llegar a casa.

La consideración más importante de todas es averiguar a qué distancia se encontraban las palomas liberadas en San Sebastián, al momento de su liberación, del terreno que ya conocían por haber volado sobre él anteriormente.

¿Se enfrentaron las palomas de San Sebastián a alguna dificultad especial, más allá de la ya de por sí considerable dificultad de volar 1120 kms hasta Manchester, teniendo que atravesar el Canal de la Mancha, con sus condiciones de viento y atmósfera tan variables e inciertas, tras haber volado 672 kms de regreso a casa?

Es muy importante recordar que las palomas inglesas que vuelan la ruta francesa han sido entrenadas durante muchos años a lo largo de la costa occidental de Francia, pasando por las Islas del Canal, Rennes, Nantes, Marennes y Burdeos, de modo que las palomas enviadas a San Sebastián por los dos clubes ingleses conocían la costa suroeste de Francia.

Por lo tanto, cualquiera de estas palomas que había sido liberada en Burdeos y Marennes, y muchas de ellas habían estado en uno o ambos lugares, se encontraban, al ser liberadas en San Sebastián, a una distancia relativamente corta de un terreno que ya conocían, un terreno de características exactamente similares, con un punto de referencia bien definido a

lo largo de toda la costa, tan diferente en carácter a los 800 kms de terreno completamente nuevo que encontraron las palomas liberadas en Roma.

Las aves, al partir de San Sebastián, encontrarían una cadena de colinas bajas justo detrás de ellas, de entre 213 y 244 metros de altura.

Al este o a su derecha, los altos Pirineos, de hasta 2743 o 3048 metros de altura.

Al oeste o a su izquierda, la costa montañosa de España, que se extiende hacia el oeste desde San Sebastián.

A menos de 96 kilómetros de San Sebastián, cerca del mar, observé una montaña de 1341 metros de altura. Ahora bien, sostengo que una paloma inteligente tiene la misma probabilidad que un ser humano de eliminar lo imposible cuando se enfrenta a un problema difícil y, por lo tanto, tras observar bien su entorno, pronto se dirigiría hacia la única ruta posible, que, en este caso, resulta ser la misma ruta para la que ha sido entrenada: la costa occidental de Francia, que se extiende hacia el norte desde la ciudad de Biarritz, en Francia, ciudad que se encuentra a tan solo 48 kilómetros de San Sebastián (véase el mapa).

En Biarritz, una paloma estaría a menos de 160 kilómetros de Burdeos y a 257 kilómetros de Marennes, por lo que es comprensible que algunas de ellas pronto se encontraran en un terreno que les resultaba familiar.

Ahora bien, permitanme comprobar la veracidad de esta suposición sobre lo que era posible que hiciera una paloma inteligente.

Las palomas del Club Harborough fueron lanzadas a las 12 del mediodía del 22 de julio con viento del noroeste.

Las aves tendrían como máximo siete horas y media para volar, ya que creo que no me equivoco al decir que en Francia estaría anocheciendo a finales de julio, así que si suponemos que las aves podían recorrer 448 kms el día que fueron lanzadas, me parece que esa sería la distancia que recorrerían, ya que sin duda tardarían un poco en decidir qué camino tomar.

Ahora bien, si el ave del Sr Wones recorrió 448 kms el primer día, le quedarían 576 kms por recorrer al día siguiente tras pasar la noche en las cercanías de Nantes.

Dado que el ave llegó a Wombourne justo antes de las 5 de la tarde del día siguiente a su liberación, esto significa que, suponiendo que partió a las 6 de la mañana del segundo día, voló la distancia desde el lugar de Francia donde descansó la noche hasta Wombourne a una velocidad de casi 53 kms por hora, es decir, casi 883 metros por minuto.

En conclusión, sostengo:

(1) Que un análisis imparcial del mapa adjunto, junto con las explicaciones que he dado, ayudará a comprender que las dificultades naturales derivadas de la configuración del terreno que enfrentan las aves en una carrera desde Roma hasta Bélgica son mucho mayores que en un vuelo desde San Sebastián hasta Inglaterra.

(2) Que la tarea relativamente fácil (es decir, fácil en comparación con Roma) que tienen las palomas liberadas en San Sebastián para llegar a un terreno familiar en el sur de Francia, o sobrevolarlo, es más que suficiente para explicar que les bastaran 20 horas para volar de San Sebastián a Wombourne, y 30 horas de San Sebastián a Liverpool (esta última carrera

se celebró en condiciones climáticas muy desfavorables para el vuelo de palomas), mientras que en ambas carreras se necesitaron nueve días para volar de Roma a Bruselas.

(3) Que ningún dato o cifra en este análisis de estas cuatro carreras está en absoluto diseñado para facilitar la creencia de que fue un instinto infalible e irracional lo que permitió a las palomas llegar a sus hogares.

Whately dijo: «El instinto es una tendencia ciega a algún modo de acción, independiente de cualquier consideración por parte del agente sobre el fin al que conduce su acción».

Personalmente, no encuentro ni una pizca de evidencia que justifique negar a la paloma mensajera la posesión de extraordinarias facultades de vista, memoria, observación y resistencia, junto con una inteligencia más que suficiente para encontrar el camino de regreso a su amado hogar, sin ayuda de ningún poder oculto, desde cualquier distancia razonable.

-

CAPÍTULO VII

SOBRE LAS CARRERAS DE LARGA DISTANCIA

Mi viejo amigo Squills me pidió que escribiera un artículo para el Diario de este año, y lo hago con mucho gusto, confiando en poder escribir algo que sea de utilidad para el creciente número de personas que encuentran gran placer y entretenimiento en el fascinante deporte de las carreras de palomas mensajeras de larga distancia.

Aprovecharé esta oportunidad para dejar constancia de algunas reminiscencias de la historia del Club Nacional de Vuelo y también para plasmar algunas reflexiones sobre el probable futuro de la Carrera Nacional.

Para empezar, quiero aclarar que no escribo oficialmente como Presidente del Comité del Club Nacional de Vuelo, sino que simplemente expreso mis opiniones personales, por si sirven de algo, rememorando el pasado hasta donde lo recuerdo.

Hace ya 28 años que surgió la idea de una carrera nacional en Inglaterra, y se celebró una reunión en East Langton Grange, Market Harborough, a la que asistieron los siguientes aficionados: el Teniente Coronel Osman, en representación de Londres y el Sur; los Sres John Wright y George Yates, de Manchester, en representación del Norte; y el Sr J. W. Logan, en representación de las Midlands.

Se elaboraron las reglas para la celebración de una carrera nacional abierta a toda Inglaterra (y estas reglas, con pocas modificaciones, se mantienen hoy casi íntegramente como las reglas de las carreras abiertas más importantes).

El 23 de julio de 1894, bajo la experta organización del Club de Vuelo de Manchester, se celebró una carrera nacional abierta a toda Inglaterra desde La Rochelle.

El informe oficial indicaba que participaron 384 competidores con 610 palomas, las cuales fueron liberadas a las 4:30 de la mañana del 23 de julio de 1894 en La Rochelle.

El cielo estaba despejado, el viento soplaba del suroeste y los precintos de las cestas se cortaron en presencia del Comisionado de Policía y del Jefe de Estación, quienes firmaron los certificados correspondientes.

Lamentablemente, el tiempo en Inglaterra fue pésimo los días 23 y 24, siendo imposible ver a 183 metros mar adentro desde Bournemouth, Ventnor, Brighton, Torquay y Deal, lo que imposibilitó físicamente que las aves cruzaran el Canal de la Mancha, ya que todo el trayecto estaba cubierto por una densa niebla.

Ningún ave regresó a casa hasta el día 25, es decir, el segundo día después de su liberación.

Los tres primeros puestos de la carrera fueron:

1º Bell, Northwich, 795 kms, a las 12:24 p. m., el 25 de julio.

2º Maudsley, Wigan, 829 kms, la 1:35 p. m., el 25 de julio.

3º Bishop, Skipton, 877 kms, a las 4:09 p. m., el 25 de julio.

Durante los tres años siguientes no se hizo nada más para continuar con una carrera abierta a toda Inglaterra, hasta el otoño de 1897, cuando los señores Clutterbuck, Romer, Schrieber, el teniente coronel Osman y el Sr J. W. Logan se reunieron en casa del Sr Clutterbuck, después de la Exposición Real del Acuario.

Allí se sentaron las bases del actual Club Nacional de Vuelo con el propósito declarado de promover una carrera de larga distancia abierta a toda Inglaterra, con la firme convicción de que dicha carrera contribuiría a mejorar la raza de nuestras palomas mensajeras.

Quienes, durante los últimos 23 años, hemos sido responsables de la organización de las carreras del Club, debemos admitir que hemos cometido muchos errores de juicio.

Sin embargo, afirmo, en nombre de los buenos aficionados que tan generosamente han dedicado su tiempo a promover el objetivo del Club, que ha sido una labor desinteresada y realizada con el único fin de organizar carreras que, dadas las excepcionalmente difíciles condiciones que implica la vasta extensión territorial de una competición nacional, y el hecho de que Inglaterra tenga 640 kms de largo y 480 kms de ancho, hacen muy difícil, incluso imposible, igualar las posibilidades de los numerosos aficionados repartidos por toda Inglaterra a quienes debemos atender.

Permítanme también dejar constancia, muy brevemente, de las actividades del Club Nacional desde su fundación hasta la actualidad, para que se comprendan claramente los numerosos intentos por resolver las dificultades inherentes a esta situación.

Durante los primeros cinco años tras la fundación del club, es decir, de 1898 a 1902, organizamos una Carrera Nacional desde Burdeos.

Si bien tuvimos tres carreras muy exitosas desde Burdeos, lamentablemente se decidió, debido a las enormes pérdidas en las dos últimas, probar con un punto más cercano.

Así, en 1903, la Carrera Nacional se celebró desde La Rochelle, pero, como era de esperar, ese punto no nos satisfizo.

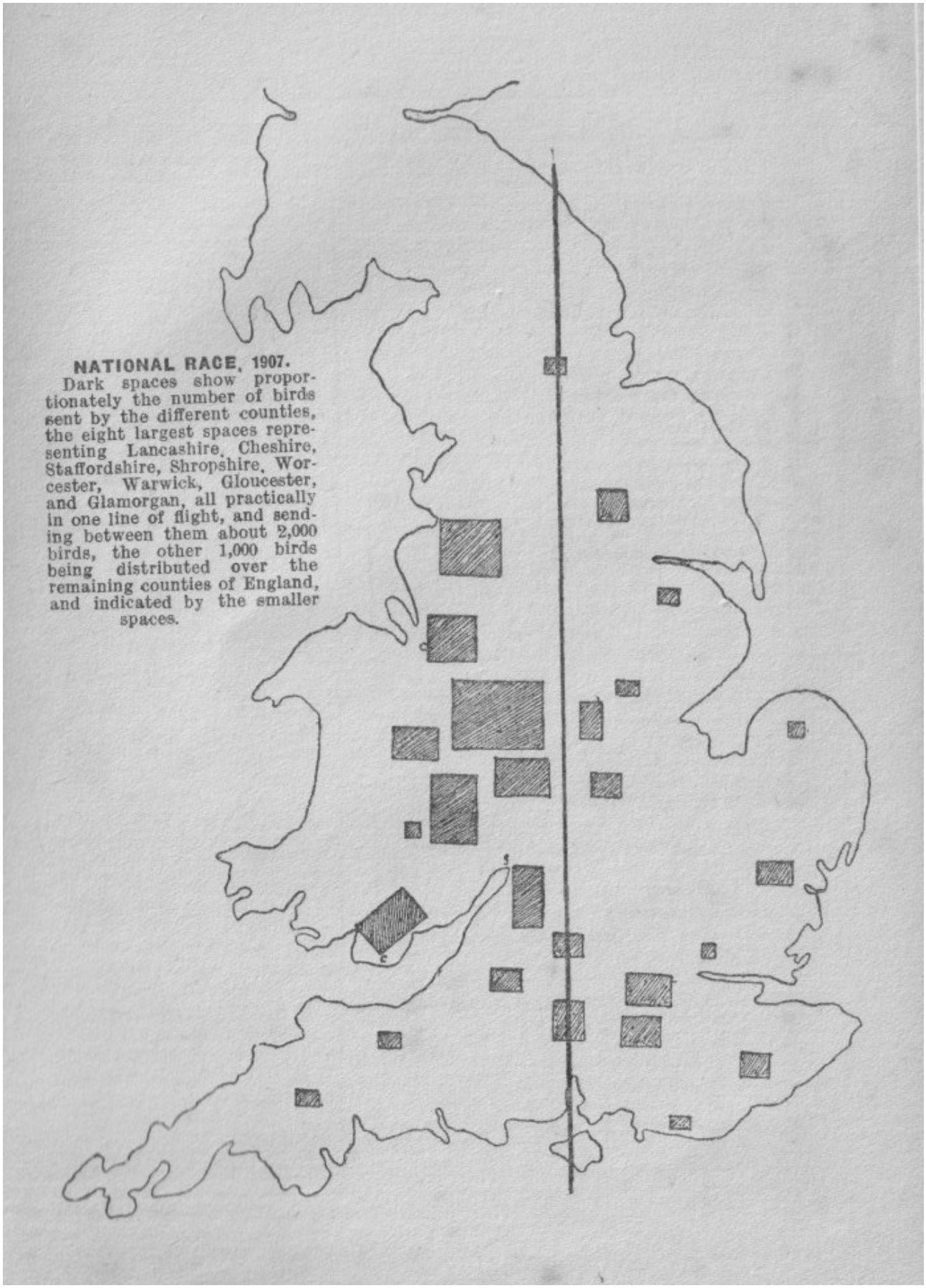
Por ello, en 1904 la celebramos desde Marennes, y la tuvimos desde allí en 1905, 1906 y 1907.

Sin embargo, durante esos cuatro años, muchos de los aficionados participantes se dieron cuenta gradualmente de que estaban perdiendo tiempo y dinero al intentar participar desde Marennes debido a la resistencia del terreno, y esto se aplicaba especialmente a quienes no vivían en Lancashire, Cheshire, Shropshire, Staffordshire, Worcestershire, Warwickshire, Gloucestershire o Glamorganshire.

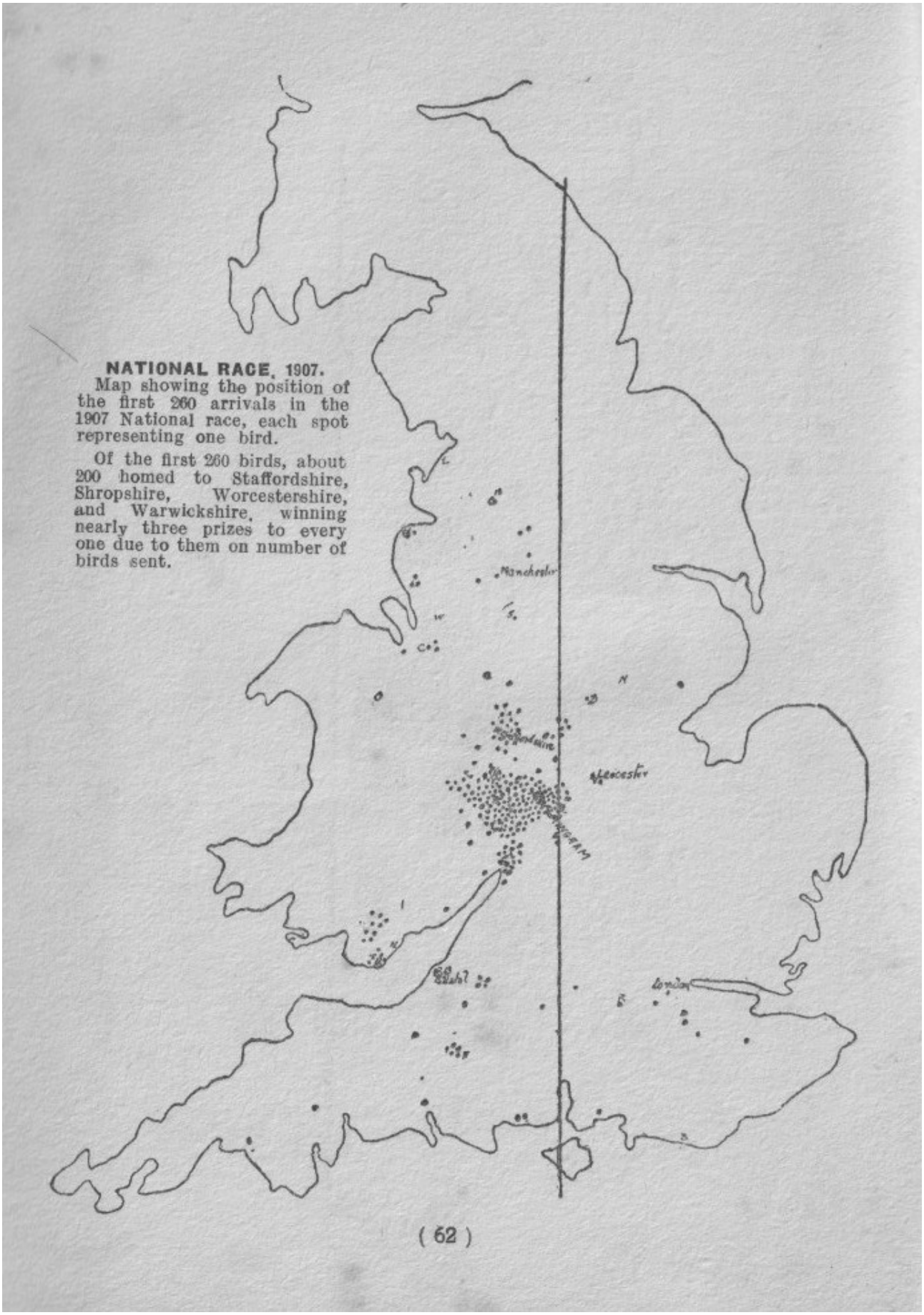
Para ayudar a la mente a través de la vista, una doctrina que mi antiguo maestro siempre intentaba inculcarme, será útil para comprender la influencia real de la resistencia aerodinámica si mis lectores estudian estos dos mapas esquemáticos, en las páginas siguientes.

De las primeras 100 llegadas, 99 se produjeron al oeste de la línea divisoria y 1 al este; de las primeras 260 llegadas, 243 se produjeron al oeste y 17 al este.

Tras considerar debidamente la cuestión de la influencia de la resistencia aerodinámica, el Comité del Club Nacional de Vuelo decidió eliminar Marennes, por lo que la Carrera Nacional se celebró en 1908, 1909 y 1910, desde Mirande con una liberación tardía, pero como la tercera carrera desde Mirande resultó tan desastrosa, lamentablemente decidimos volver a Burdeos en 1911, manteniendo la política de celebrar una sola Carrera Nacional.



NATIONAL RACE, 1907.
Dark spaces show proportionately the number of birds sent by the different counties, the eight largest spaces representing Lancashire, Cheshire, Staffordshire, Shropshire, Worcester, Warwick, Gloucester, and Glamorgan, all practically in one line of flight, and sending between them about 2,000 birds, the other 1,000 birds being distributed over the remaining counties of England, and indicated by the smaller spaces.



NATIONAL RACE, 1907.

Map showing the position of the first 260 arrivals in the 1907 National race, each spot representing one bird.

Of the first 260 birds, about 200 homed to Staffordshire, Shropshire, Worcestershire, and Warwickshire, winning nearly three prizes to every one due to them on number of birds sent.

En 1912, realizamos una carrera desde Dax y otra desde Burdeos, y por primera vez en nuestra historia organizamos una etapa de entrenamiento desde Rennes en cuatro secciones.

En 1913, tan entusiasmados estábamos con nuestra carrera de Rennes en cuatro secciones que asumimos el trabajo de otros clubes y federaciones locales, organizando no solo una carrera desde Rennes, sino también otra desde Nantes, cada una en siete secciones, manteniendo, sin embargo, Burdeos con una suelta tardía para la carrera nacional de larga distancia.

En 1914, ampliamos aún más nuestro programa, con una carrera desde Rennes con siete sueltas diferentes, divididas en 13 secciones o subsecciones, y la propia carrera nacional, que realizamos desde tres ciudades diferentes de Francia: Marennes, Pons y Burdeos, dividiendo el país en siete secciones con seis sueltas diferentes.

También organizamos una serie de carreras de pichones desde cuatro ciudades diferentes, dividiendo el país en cuatro secciones y tres subsecciones.

Debido a la guerra de 1918 y 1919, no hubo Carrera Nacional en 1915, 1916 y 1917.

En 1920, el primer año después de la guerra, se decidió realizar una sola carrera de larga distancia, fijándose como destino Burdeos para ese año, con vistas a celebrarla en San Sebastián en 1921.

Las Carreras de Palomas Jóvenes se llevaron a cabo en 1920 de la misma manera que en 1914.

Un simple vistazo al resumen anterior del trabajo realizado por el Club en 1912, 1913 y 1914 convencerá, creo, a cualquier observador imparcial de que no era un trabajo que el Club Nacional de Vuelo debería haber emprendido.

En primer lugar, un sistema de seccionamiento tan extenso no permitía una comparación justa de las aves participantes; además, el trabajo que realizábamos era, en realidad, obra de clubes y federaciones locales, y el mero hecho de que lo llevara a cabo el Club Nacional de Vuelo frenó el desarrollo de la iniciativa local.

Existe un viejo pero cierto dicho que afirma que quien nunca se equivoca, nunca ha hecho nada; por lo tanto, estoy dispuesto a asumir la responsabilidad del plan de 1914 de organizar una serie de carreras desde tres puntos diferentes, con el fin de igualar, en la medida de lo posible, las distancias que debían recorrer todas las aves participantes, y de dividir el país en tantas secciones.

Mucho, muchísimo, podría decirse de la serie de tres pruebas progresivas: obtuvieron un excelente apoyo en los distritos participantes, pero en ningún caso llevaron a cabo la idea original que propició la formación del National Flying Club, a saber, una carrera nacional de larga distancia en la que cualquier aficionado de Inglaterra pudiera competir, ofreciendo la aproximación más cercana posible a los méritos relativos de las aves participantes, teniendo en cuenta la amplia zona en la que se encuentran repartidos los aficionados en Inglaterra.

En cuanto a la serie de carreras de palomas jóvenes desde cuatro puntos de suelta diferentes, con el país dividido en cuatro secciones y tres subsecciones, la decisión de suspenderlas se tomó en la asamblea general anual de octubre de 1921, ya que se reconocía general-

mente que tales carreras seccionales, o cualquier carrera de palomas jóvenes, no formaban parte del objetivo para el que se fundó el club.

Pero, en mi opinión, lo que era mucho más importante que el hecho de que el club estuviera realizando una labor que correspondía a los clubes locales repartidos por todo el país, era que se puede argumentar que la realización de grandes carreras abiertas para palomas jóvenes, en las que necesariamente se debe juntar a palomas jóvenes e inmaduras para que regresen a numerosos y diversos puntos dispersos, no es en absoluto un buen entrenamiento para palomas jóvenes e inexpertas, ya que, a juicio de muchos, deberían aprender a regresar en línea recta de cara a su futura carrera.

Muchos aficionados veteranos han dejado de competir en carreras de pichones, pues consideran que estos son más fiables como corredores a medida que crecen si no se les exige, siendo aún muy jóvenes, una tarea que frecuentemente los obliga a vagar por el país en busca de su hogar.

Durante los últimos once años, me he dedicado a entrenar a mis palomas de forma privada, primero como pichones y luego como de un año, y la satisfacción de renunciar a cualquier placer que pudieran tener las carreras de pichones me ha sido muy grande.

Cuando retomamos el trabajo después de la guerra y repasamos los numerosos y variados experimentos que habíamos realizado, nos dimos cuenta de que el club había acertado al recomendar que hubiera una única Carrera Nacional donde todas las palomas participantes fueran liberadas juntas en el mismo punto.

Por lo tanto, en octubre de 1919, durante la primera asamblea general anual celebrada tras la guerra, se decidió que la Carrera Nacional de 1920 partiría de Burdeos, con la intención de continuar hacia España en 1921, ya que una suelta en San Sebastián garantiza que cada paloma participante en la Carrera Nacional haya volado más de 800 kms antes de optar a un premio en la Gran Carrera Nacional de Palomas.

Cabe recordar que la carrera realizada desde San Sebastián por el Club Nacional de Vuelo en la pasada temporada de 1921 no fue la primera carrera con palomas inglesas desde España, pues se habían realizado otras dos en 1907: una por el Club de Vuelo de Manchester el 10 de julio de 1907 y otra por el Club de Market Harborough el 22 de julio de 1907.

El Club de Vuelo de Manchester envió 150 palomas a su carrera, que fueron liberadas a las 10:00 de la mañana del 10 de julio.

El tiempo para esta carrera no fue propicio, ya que soplaba viento del este, por lo que no fue hasta las 6:22 am del segundo día después de la suelta, es decir, el 12 de julio, cuando se registró la llegada de la primera paloma en el palomar del Sr Burton, cerca de Liverpool, tras haber volado una distancia de 1152 kms.

Un logro extraordinario, considerando el mal tiempo.

En el Club Harborough, se enviaron 283 palomas, que fueron liberadas a las 11:55 am, con viento del noroeste, el 22 de julio.

El resultado fue satisfactorio: el primer premio lo ganó el Sr John Wones, de Wombourne, a 1018 kms de distancia, a las 4:54 pm del 23 de julio, es decir, el día después de la suelta, con una velocidad de 805 metros por minuto, descontando, por supuesto, el tiempo entre la puesta del sol del 22 y el amanecer del 23.

Hubo otras tres llegadas el mismo día:

1º, Sr. Downing, Dudley, 1014 kms.

2º, Sr. Compton, Bradford-on-Avon, 888 kms.

3º, Sr. Brierley, South Molton, 861 kms.

El hecho de que 62 palomas llegaran antes de la finalización de esta carrera, junto con el excelente desempeño de las cuatro palomas que regresaron el 23 de julio, al día siguiente de su liberación al mediodía, me lleva a creer que nuestro actual punto de referencia para la carrera nacional es excelente, opinión que se ha visto reforzada por el satisfactorio resultado de la carrera de 1921.

Por lo tanto, me atrevo a afirmar que San Sebastián, como punto de referencia para la Carrera Nacional Inglesa, ha llegado para quedarse.

Si tenemos en cuenta que en la Carrera Nacional de julio de 1921, solo se enviaron 177 palomas de toda Inglaterra, frente a las 433 enviadas en las dos carreras celebradas en 1907, comprenderemos de inmediato la enorme disminución en el número de palomas de larga distancia entrenadas que la interrupción obligatoria de las carreras de palomas durante la guerra provocó en los palomares de este país.

Por ello, es razonable suponer que, cuando nuestros palomares vuelvan a estar en pleno funcionamiento, emularemos la buena labor del Club Harborough obteniendo excelentes resultados en San Sebastián en futuras carreras nacionales al día siguiente de la liberación de las palomas, siempre que, por supuesto, las condiciones de viento y clima sean favorables.

Hago mucho hincapié en asegurar un punto de partida desde el que podamos anticipar razonablemente buenos y rápidos resultados, pues, además del disfrute de una carrera reñida con buenos y rápidos resultados, sería una gran satisfacción para nosotros como deportistas tener la certeza de que la tarea que planteamos a nuestras palomas es justa y está al alcance de una paloma mensajera de larga distancia bien entrenada.

Solo el tiempo demostrará, como estoy convencido de que lo hará, que España, para la gran mayoría de los palomares ingleses, está al alcance de una buena paloma de larga distancia, debidamente entrenada y en buenas condiciones.

Comparemos por un momento el trabajo realizado en Bélgica desde Roma en las dos grandes carreras de Roma que se han celebrado durante mi época, con el trabajo de nuestras palomas inglesas en 1907 desde San Sebastián, y, de paso, con el de las dos palomas inglesas en la segunda de estas carreras, ambas recorriendo más de 1600 kms.

La distancia de Barcelona a Bruselas y Lieja es de aproximadamente 1120 kms.

La distancia de Roma a Bruselas es de aproximadamente 1120 kms.

La distancia de Roma a Aquisgrán es de aproximadamente 1120 kms millas.

La distancia de Roma a la frontera belga es de aproximadamente 1008 kms.

La distancia de San Sebastián a Manchester es de aproximadamente 1144 kms.

La distancia de San Sebastián a Wolverhampton es de aproximadamente 1040 kms.

En la carrera belga de 1878 desde Roma, las 1166 palomas fueron liberadas el 23 de junio, y la primera llegó a Aquisgrán (justo fuera de la frontera con Bélgica) el 2 de julio, completando así el viaje de poco más de 1120 kms en 10 días.

En la carrera de 1913 desde Roma, se enviaron 1557 palomas, que fueron liberadas el 26 de junio; la primera llegó a Bélgica el 6 de julio, es decir, diez días después de la liberación, dos más llegaron el 9 de julio y ocho más hasta el 13 de julio.

La primera llegada a Inglaterra fue al palomar del Sr Hudson en Derby, el 29 de julio, es decir, el día 33 después de su liberación, con una distancia de vuelo de 1602 kms.

La segunda llegada a Inglaterra fue al palomar de los Sres Vesta y Scurr, en algún momento de agosto, antes del día 16, con una distancia de vuelo de 1760 kms.

Les pido a mis lectores que comparen los resultados de estas dos clásicas carreras de Roma a Bélgica con los resultados de nuestras carreras inglesas desde San Sebastián en 1907, teniendo en cuenta que las palomas belgas solo volaron una distancia mas corta desde Roma hasta Bélgica que las palomas inglesas volaban desde San Sebastián.

Una gran dificultad, y una dificultad muy real que debe superarse desde Roma como punto de carrera para palomas belgas o inglesas, es que las palomas cuando se lanzan en Roma para regresar a Bélgica o Inglaterra, no están lejos de 960 kms del terreno que conocen en el extremo suroeste de Francia, mientras que las palomas inglesas, cuando se lanzan en San Sebastián, están a unos 200 kms de Burdeos, que en la actualidad es un punto de carrera habitual para más de una Federación Inglesa, y que, me imagino, se utilizará más comúnmente como punto de carrera cuando se comprenda que San Sebastián es el punto de carrera del futuro para el Grand National.

Hay otro punto que quisiera enfatizar, a saber, que los belgas solo ocasionalmente realizan una prueba de resistencia de sus palomas desde Roma; en efecto, estoy seguro de que es debido a las extremas dificultades de la ruta de Roma que la eligen para una prueba de resistencia ocasional, pues me parece que cuando quieren una carrera de 1120 kms, similar a nuestra propuesta de Carrera Nacional anual, envían sus palomas al extremo norte de España y las liberan en Barcelona, que está al menos a 320 kms al oeste de San Sebastián y a unas 1120 kms de Bruselas o Lieja.

Siempre he entendido que, a partir de experimentos realizados, los belgas descubrieron hace mucho tiempo que la ruta suroeste es mucho más fácil para las palomas que la ruta sureste, por lo que el hecho de que Roma esté al sureste tanto de Bélgica como de Inglaterra sin duda aumenta considerablemente la dificultad, por no mencionar que se encuentra al otro lado de los Alpes, así como la enorme distancia que separa Roma de cualquier terreno sobre el que las palomas hayan sido entrenadas previamente antes de volar desde allí.

También hay que recordar que España está al suroeste de Bélgica y casi al sur de Inglaterra.

Si comparamos en el mapa adjunto la posición de Barcelona como punto de partida para una carrera con la de Roma, descubriremos que:

1. La distancia entre Barcelona y Bruselas es solo unos 80 kilómetros menor que la de Roma a Bruselas, pero se encuentra casi al suroeste de Bruselas, a unos 800 kilómetros al oeste de Roma.

2. Las palomas lanzadas en Barcelona, aunque se encuentran a casi la misma distancia de Bruselas que cuando se lanzan en Roma, están a menos de 360 kilómetros de ciudades como Dax, Mont de Marsan, Lectour y todas las ciudades del extremo oeste de Francia, bien conocidas por las palomas, en lugar de estar a 965 kilómetros en un campo de entrenamiento tan desconocido como cuando se lanzan en Roma.

Veamos ahora el trabajo realizado por las palomas belgas desde España en comparación con el realizado desde Roma.

Basta con consultar los interesantes artículos de números anteriores de Squills' Diary para encontrar los siguientes detalles del trabajo registrado desde España a Bruselas.

En el Diario de Squills de 1907, Mons. F. Wouters Geurten, de Uccle, cerca de Bruselas, registra que su paloma, llamada «Barcelona», voló ocho veces desde Barcelona, recorriendo 1120 kms, en cinco años.

Durante la temporada anterior, mientras escribía, la paloma fue liberada en Barcelona con un club de Lieja un sábado por la mañana a las 5:00 y llegó el domingo a las 16:42, obteniendo el tercer premio.

Tres semanas después, fue enviada nuevamente a Barcelona con un club de Bruselas, donde regresó herida en un ala, pero a tiempo para ganar el premio número 98.

En el Diario de Squills de 1908, Mons. Jules Vassart, de Bruselas, registra los premios que ganó en España entre 1901 y 1906, ambos inclusive.

Da detalles y muestra que, en Aughers, España, en 1901, con dos palomas inscritas, ganó el 5º y el 95º premio.

En 1902, desde Barcelona, obtuvo tres premios, y en 1906, con siete palomas participantes, ganó el primer puesto y otros cuatro premios, cubriendo la distancia entre Barcelona y Bruselas aproximadamente 1120 kms.

Por lo tanto, podemos comprender fácilmente que cuando los belgas buscan una buena carrera de larga distancia, no solo una prueba de resistencia, eligen España para la suelta, habiendo demostrado que una buena paloma puede volar los 1120 kms temporada tras temporada, y teniendo en cuenta que la excelente paloma del Sr F. Wouters Geurten: «Barcelona», recorrió las 1120 kms ocho veces en cinco años.

No cabe la menor duda de que los belgas han realizado un trabajo espléndido con sus palomas del norte de España, y no parece haber razón alguna para que nosotros no hagamos lo mismo, ya que tanto nuestras palomas como las suyas disfrutan de la misma atmósfera despejada del sur de Francia durante los primeros 640 kilómetros del trayecto.

Si los aficionados ingleses recuerdan que llevamos 40 años importando a este país un gran número de ejemplares de la mejor estirpe de larga distancia de Bélgica, se darán cuenta de que aquí tenemos palomas capaces de cubrir la ruta de San Sebastián a Inglaterra con la misma facilidad con la que las palomas belgas cubren la ruta de Barcelona a Lieja y Bruselas.

Al mirar atrás, resulta realmente asombroso que, tras el magnífico trabajo realizado por nuestras palomas inglesas procedentes de San Sebastián en 1907, no viéramos de inmediato las evidentes posibilidades de San Sebastián como futuro punto de partida para nuestra Gran Carrera Nacional de Palomas Mensajeras de Inglaterra.

Sin duda, debería habernos impactado más profundamente el hecho de que cuatro palomas aterrizaran en Inglaterra el 23 de julio, tras haber sido lanzadas en San Sebastián al mediodía del 22.

Ahora que comprendemos la velocidad que pueden alcanzar las buenas palomas españolas, decidamos mantener San Sebastián como punto de partida para la carrera nacional hasta que superemos el récord español, actualmente en manos del Club Harborough.

Los colombófilos ingleses siempre han reconocido que la extensión de Inglaterra y Gales, con aproximadamente 640 km de largo por 480 km de ancho, en comparación con los 240 kms de largo por 160 km de ancho de Bélgica, dificulta enormemente la organización de una carrera nacional en este país, en condiciones de igualdad real entre todas las palomas participantes, en comparación con la organización de una carrera similar en Bélgica.

Sin embargo, los aficionados ingleses han dictaminado que debemos tener una Carrera Nacional, así que debemos agradecer que, al menos, por fin hayamos encontrado un punto de liberación que ha dado buenos resultados y que garantiza que cada paloma que compita en la Nacional deba volar más de 800 kilómetros para regresar a Inglaterra tras ser liberada en España.

Me complace anunciar que el Comité ha decidido establecer grupos por secciones, además de un grupo general.

En la asamblea general anual del pasado octubre se nombró un subcomité para decidir sobre las secciones, pero la asamblea consideró que dos líneas horizontales que cruzaran el país, formando tres secciones, serían lo más adecuado:

1.º a menos de 965 kilómetros de San Sebastián.

1.º a menos de 1080 kilómetros de San Sebastián.

1.º a más de 1080 kilómetros de San Sebastián.

Personalmente, me inclino a pensar que si, además de las dos líneas horizontales, se trazara una línea vertical de norte a sur, creando seis secciones solo para las apuestas seccionales, el interés en la carrera aumentaría enormemente, pues entonces cualquier aficionado que enviara su paloma o palomas por primera vez a San Sebastián, y dudara de la capacidad de su palomar para obtener un buen resultado frente a la fuerza conjunta de Inglaterra y Gales, debido a la ubicación geográfica de su palomar o a la inexperiencia de su paloma o palomas, pero que estuviera decidido a intentar conseguir el primer puesto en este deporte, también podría disfrutar de una pequeña apuesta inofensiva apostando por su paloma contra las palomas de la zona limitada en la que reside.

-

CAPÍTULO VIII

SOBRE RAZAS Y PEDIGRÍS

Como con frecuencia los principiantes me piden consejo sobre este deporte, me complació enormemente que mi viejo amigo y colega, el editor de RACING PIGEON, me sugiriera reeditar en formato de libro, junto con la guía actualmente agotada, los artículos que en diversas ocasiones tuve el placer de escribir para el Diario Anual de Squills, y en los que abordé exhaustivamente la mayoría de los problemas que preocupan y desconciertan al principiante en el apasionante mundo de las palomas mensajeras.

Como muchos de mis amigos y compañeros aficionados, como mi viejo amigo el difunto Sr. Schrieber, de Watford, y también mi amigo Romer, son apasionados de los pedigríes, y aunque me agradecieron la lista de pedigríes de referencia numerada del R1 al R69, publicada en la revista RACING PIGEON del 13 de diciembre de 1919, me comentan que, si bien estos pedigríes les resultaron de gran interés, se sintieron decepcionados cuando, en respuesta a una solicitud del editor de RACING PIGEON para que se incluyeran algunos detalles sobre el pedigrí de mis palomas de San Sebastián, apenas se hizo referencia a los ancestros belgas de los que descienden todas mis palomas de San Sebastián.

Gracias a esta reedición, en el futuro solo tendré que remitir a cualquier persona que busque información sobre carreras de palomas a este libro, que ofrece al principiante todo lo que sé, o creo saber, sobre nuestro deporte.

Asimismo, incluyo una edición revisada de la "Guía para Criadores de Palomas Mensajeras", publicada por mí en 1885.

Aprovecho para corregir algunos errores detectados en los pedigríes de referencia y he añadido otros pedigríes que resultarán útiles, además de ordenar numéricamente los números de las palomas.

Mi intención es aprovechar esta reedición para subsanar una omisión mía, detallando cómo la paloma número 1826, ganadora de San Sebastián en nuestra Carrera Nacional de este año y también octava premiada en 1921, desciende de muchas de las mejores palomas que jamás hayan volado en Bélgica.

En sus árboles genealógicos, muestra consanguinidad no solo con un campeón belga, sino con varias palomas belgas, que tuve la fortuna de adquirir hace muchos años de algunos de los criadores más destacados y exitosos de Bélgica.

Ahora les mostraré la descendencia lineal de 1826 de aves belgas.

El bisabuelo, tanto por línea paterna como materna, de 1826 fue mi macho B.C. 103, que voló a San Sebastián (1024 kms) en 1907 y a Mirande (1000 kms) en 1909 y 1910, por lo que 1826 está muy emparentado con 103, así como con las estirpes belgas representadas tanto por línea paterna como materna.

Los ancestros de 103 (criado en Langton en 1901, hace 22 años) se remontan a mis antiguos 86 y 163.

El antiguo 86, criado en Langton en 1879, era hijo de Montauban, del Sr. Barker, y de 646, una hembra Gits (ver R1).

El B.C. macho azul.

La hembra 163, que estuvo emparejada con el viejo 86 durante mucho tiempo y fue la madre de la hembra B.C. 509, era hija de D2 y B16, y no de W5, como se afirma erróneamente en el pedigrí de referencia R22.

El macho B.C. 103 también desciende del macho pínto Le Bariole de Dardenne de Verviers, que compré en 1896 en la venta de las aves de Dardenne tras su fallecimiento.

Le Bariole fue una paloma premiada en San Sebastián, Dax y Tarbes (véase R20).

La número 103 también desciende de La Dax de Dardenne, una hembra de color bronce oscuro, adquirida en la subasta de 1896.

La Dax fue descrita en la lista de la subasta como «La ideal de ideales» y se le atribuye el 7º premio en Burdeos en 1893, el 11º premio y el primer premio en el lote de 1000 francos en 1894 en Dax, con 2917 palomas participantes, y el 54º premio en Saint-Jean-de-Luz.

En 1895, La Dax ganó el 23º premio en La Rochelle y el 92º premio en Saint-Jean-de-Luz, con 4157 palomas participantes.

El número 103 también desciende de Hansenne, de los mejores ejemplares de Verviers, pues seleccioné las palomas que él denominó H1 y H2 del palomar de Hansenne en Verviers, ambas estrechamente emparentadas con Le Criquet.

El número 103 también desciende directamente de Roma 1, y también de W2, el macho R.C. (véase R46) adquirido en la subasta de Wegge en 1897.

La paloma hembra B.C. 9611, madre del número 103, fue seleccionada por mí, siendo aún muy joven, del palomar de Delrez en Verviers, y traída a Inglaterra, siendo hija de su ganador de Bayona por 11.000 francos.

La 9611 voló 704 kms hasta Langton cuando tenía un año.

La madre del número 1826 era una paloma hembra B.C.W.F. 1315 (véase R66).

El padre del ejemplar 1315 era el 963, que se conservó como reproductor hasta que se incorporó al servicio militar.

El 963 era hijo del macho B.C. San Sebastián n.º 103, al ser emparejado con la hembra azul 388, hija de mi conocido macho B.C. 28 (véase R4).

Como se puede observar en R4, el macho B.C. 28 participó en la carrera nacional de Marennes en tres ocasiones, obteniendo el 18º premio en 1905.

El macho B.C. 28 era nieto de mi macho B.C. 964, que participó en la carrera de Shetland dos veces, y descendía de los ejemplares 86, D2, B16, Roma I y 22 (véase R2).

La madre del número 28, el número 9935, era hija de los ejemplares 9512 y 979.

En 1899, el 9512 voló Shetland en 13 horas y 24 minutos, obteniendo el 8º premio en la competición nacional del norte, el 1º premio en la competición de los condados centrales y el primer premio en la Midland Homer League.

El 9512 era nieto del antiguo número 86 y de Dnll, hija de Le Bariole de Dardenne, ya mencionado.

El Nº 979, la abuela materna del 28, era hijo de W5 y 9321.

W5 era el hijo azul del célebre Vendome de Wegge, adquirido en la subasta de Wegge en 1897.

El Nº 9321 descendía por dos líneas o ramas del antiguo 86, y por una línea de Roma 1.

Como puede interesar a los muchos aficionados, tanto jóvenes como mayores, que disfrutan enormemente de los pedigríes, puedo añadir que no solo el bisabuelo del 1826 era el mismo ave, a saber, el B.C. Cock 103, tanto por parte paterna como materna del 1826, sino que, además, un hijo del 103 y una hija del 28, a saber, el B.C. Cock 963, era el abuelo del 1826 tanto por parte paterna como materna.

Además, permítanme añadir que mi B.C. el macho número 28 (dos veces ganador del Nacional de Marennes) fue el tatarabuelo de 1826, tanto por línea paterna como materna.

En este sentido, cabe recordar que los números 103, 963 y 28, todos ellos, descienden de la misma lista de progenitores belgas que se detalla en el árbol genealógico de 1826.

Consultando el árbol genealógico de 1826, que se remonta a 50 años, se observa que 1826 tiene su origen en:

16	Branches	or	lines	to	R1 and 129	(see R5 and R45)
10	,,		,,		86 and 163	(,, R1 ,, R22)
33	,,		,,		D2 and B16	(,, R6 ,, R34)
16	,,		,,		22 and 5B	(,, R2 ,, R165)
8	,,		,,		170 and 199	(,, R38 ,, R83)
8	,,		,,		156 and 163	(,, R21 ,, R22)
2	,,		,,		W5 and 9321	(,, R46 ,, R37)
2	,,		,,		W2 and 961	(,, R46 ,, R115)
2	,,		,,		942 and Dnl	(,, R39 ,, R20)
2	,,		,,		P2 and P1	(,, R166 ,, R166)
2	,,		,,		O1 and O2	(,, R167 ,, R167)
2	,,		,,		B5 and S41	(,, R153 ,, R164)
2	,,		,,		230 and H5	(,, R86 ,, R19)
2	,,		,,		G56 and B9	(,, R163 ,, R159)
2	,,		,,		9312and9317	(,, R135 ,, R136)
2	,,		,,		H2 and H1	(,, R19 ,, R19)
4	,,		,,		538 and 509	(,, R42 ,, R35)

En los detalles de este árbol genealógico, se observa que hay 78 aves individuales diferentes registradas en mis libros que forman parte de los progenitores de la paloma de 1826.

23 de estas aves fueron importadas directamente de Bélgica.

47 fueron criadas en Langton a partir de aves belgas importadas.

3 fueron aves obtenidas de criadores ingleses.

5 fueron aves criadas en Langton a partir de aves obtenidas de criadores ingleses, pero cruzadas con aves criadas en Langton.

Un estudio del árbol genealógico de la ganadora nacional de este año muestra claramente cómo esta hembra desciende, tanto por línea paterna como materna, de los mismos ancestros belgas.

Procedo ahora, como hice con la paloma R.C. Hen 1826, a analizar el árbol genealógico de mi macho R.C. No. 69, que fue mi segundo ejemplar en regresar de San Sebastián en 1921, obteniendo el 19º premio.

El palomo nº 69 nació en 1919 y, al igual que el nº 1826, solo recorrió 80 kms de joven.

Sin embargo, participó en la Exposición Nacional de 1921 con dos años y esta temporada voló a Marennes.

Tras su vuelo, lo conservé para obtener una nidada de pichones antes de enviarlo de nuevo a volar la próxima temporada, ya que desciende directamente del famoso palomo «Barcelona» del Sr Wouter Guerton, de Bruselas, que voló de Barcelona a Bruselas (1086 kilómetros) ocho veces en cinco años.

En el extenso árbol genealógico del nº 69, que puedo rastrear hasta hace 50 años, puedo ofrecer el pedigrí completo y detallado de 161 palomas diferentes que han pasado por mis palomares y que constituyen los ancestros del nº 69.

De estas 161 aves: 28 fueron importadas directamente de Bélgica. 109 ejemplares fueron criados en East Langton a partir de aves belgas importadas.

12 fueron obtenidos de criadores ingleses.

12 fueron criados en East Langton a partir de las aves obtenidas de criadores ingleses, pero cruzados con aves criadas en Langton.

En el árbol genealógico del ejemplar 69 se observa su linaje:

92	Branches	or	lines	to	R1 and 129	(see	R5 ,, R45)
68	,,		,,		86 and 163	(,,	R1 ,, R22)
196	,,		,,		D2 and B16	(,,	R6 ,, R34)
88	,,		,,		22 and 5B	(,,	R2 ,, R165)
49	,,		,,		170 and 199	(,,	R38 ,, R83)
49	,,		,,		156 and 163	(,,	R21 ,, R22)
13	,,		,,		942 and Dnl	(,,	R39 ,, R20)
9	,,		,,		B5 and S41	(,,	R153 ,, R164)
12	,,		,,		P2 and P1	(,,	R166 ,, R166)
10	,,		,,		W5 and 9321	(,,	R46 ,, R37)
12	,,		,,		O1 and O2	(,,	R167 ,, R167)
12	,,		,,		W2 and 961	(,,	R46 ,, R115)
12	,,		,,		G56 and B9	(,,	R163 ,, R159)
12	,,		,,		9312 and 9317	(,,	R135 ,, R136)
2	,,		,,		H2 and H5	(,,	R19 ,, R19)
24	,,		,,		538 and 509	(,,	R42 ,, R35)
2	,,		,,		BL5 and 328	(,,	R30 ,, R69)
13	,,		,,		H2 and H1	(,,	R19 ,, R19)
6	,,		,,		9410 and 509	(,,	R137 ,, R35)
2	,,		,,		131 and BL2	(,,	R77 ,, R30)
1	,,		,,		512 and BL2	(,,	R168 ,, R30)
19	,,		,,		Dn4 and Dn1	(,,	R20 ,, R20)
1	,,		,,		BL4 and 414	(,,	R30 ,, R31)
11	,,		,,		230 and H5	(,,	R86 ,, R19)
7	,,		,,		28 and B	(,,	R4 ,, R11)
17	,,		,,		103 and 388	(,,	R3 ,, R97)

Repasar estos pedigríes me ha traído a la memoria las largas luchas que tuve hace mucho tiempo para conseguir las aves que deseaba.

A menudo recuerdo con gratitud la amable ayuda que me brindó mi buen amigo N. Barker en aquellos tiempos, ya que, como no hablo francés, generalmente tenía que pedirle a Barker que negociara por mí.

Para empezar, siempre me esforcé por conseguir, si era posible, el ave que realmente había destacado, como hice después de la carrera belga de Roma en 1878, cuando compré el primer ejemplar, que también obtuvo el 2º premio, y, de nuevo, el 38º.

El ave a la que llamé «Rome I» no fue la ganadora; pertenecía a un aficionado que vivía justo fuera de la frontera belga, por lo que no pudo competir por los premios.

Fue Barker quien viajó a Aix-la-Chapelle y pasó allí algunos días antes de comprarme estas palomas de Roma.

Recuerdo bien las dificultades que tuvo para conseguir el macho de la Royal College que pertenecía a Debue, un albañil de Uccle; este macho había ganado un buen premio en la Exposición Nacional Belga de Auch, creo que en 1879.

En fin, fui a Bruselas a ver llegar a los palomos de Barker de la carrera; recuerdo bien que el tiempo era realmente malo, de esos días que suelen provocar que nuestros palomos ingleses tengan problemas al cruzar el Canal de la Mancha.

Así que, cuando el buen palomo de Debue, miembro de la Royal College, ganó el 31º premio con ese tiempo, pensé que tenía la calidad suficiente para Inglaterra y le pedí a Barker que intentara comprármelo; finalmente lo hizo después de dedicarle cinco o seis semanas.

Curiosamente, no tengo ningún descendiente directo de D1, pues poco después de que Barker consiguiera el viejo palomo rojo para mí, volví a Bruselas, y el primer palomo que me llamó la atención en el palomar de Barker fue un bonito palomo rojo de un año que guardaba un parecido asombroso con el ganador del premio de Debue que Barker acababa de comprarme.

Enseguida me gustó el palomo, le pregunté a Barker qué ejemplar era, pues vi que no era de su propia cría.

Cuando me dijo que era hijo del palomo de Debue que había comprado para mí y me había enviado, le dije inmediatamente: «Tienes buen ojo, amigo; me gusta mucho ese ave y lo prefiero a su padre».

Así que pronto cerramos el trato, y D2, como lo llamé, fue enviado a Langton, donde se emparejó con B16 la temporada siguiente.

Su sangre está presente en casi todos los palomos ganadores de mi palomar.

Al viejo R.C. D1, padre de D2, lo llevé a Langton, pero nunca tuve éxito con los dos o tres ejemplares que crié de él.

Entonces, como los jóvenes nacidos de D2 y B16 parecían tan prometedores, descarté al viejo D1.

Espero que, al proporcionar estos pedigríes tan detallados, no lleve a los principiantes a pensar que no valoro un buen cruce; de hecho, creo que un buen cruce es a veces absoluta-

mente necesario, pero hay que tener cuidado al introducir un cambio total de sangre en el palomar una vez que la propia estirpe está bien establecida.

Es mucho más fácil introducir una estirpe que eliminarla si no tiene éxito.

El ave que prefiero para un cruce es una que ya sea mestiza de «Logan», e incluso en ese caso, soy muy exigente al evaluar las aptitudes de un ave antes de decidir criar con ella e introducir sangre nueva en mi estirpe, independientemente de su origen o de la raza con la que se cruce.

FIN

LOGAN'S
PIGEON RACER'S
HANDBOOK.

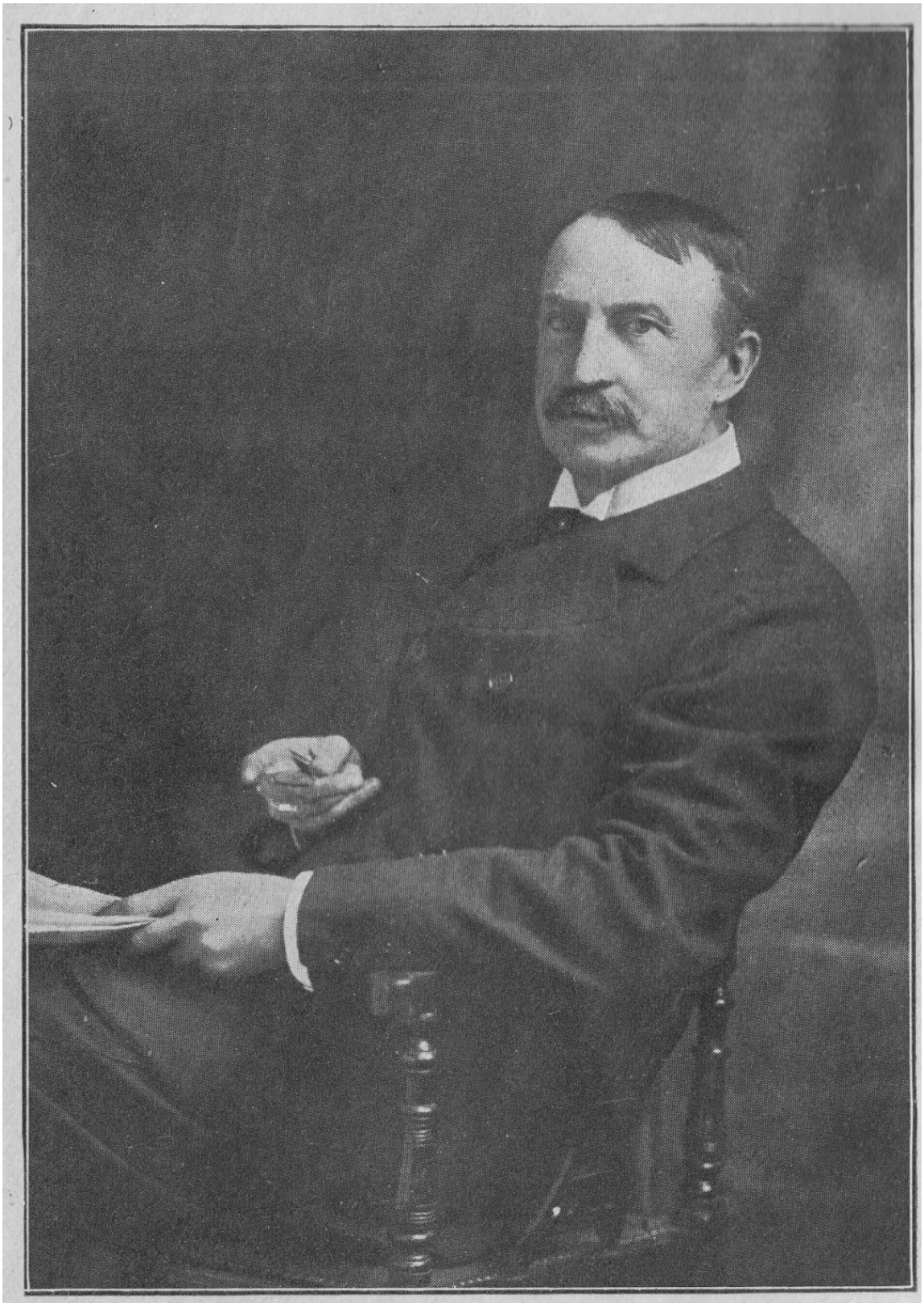
ractical Suggestions for Successful Pigeon Racing

By J. W. LOGAN.

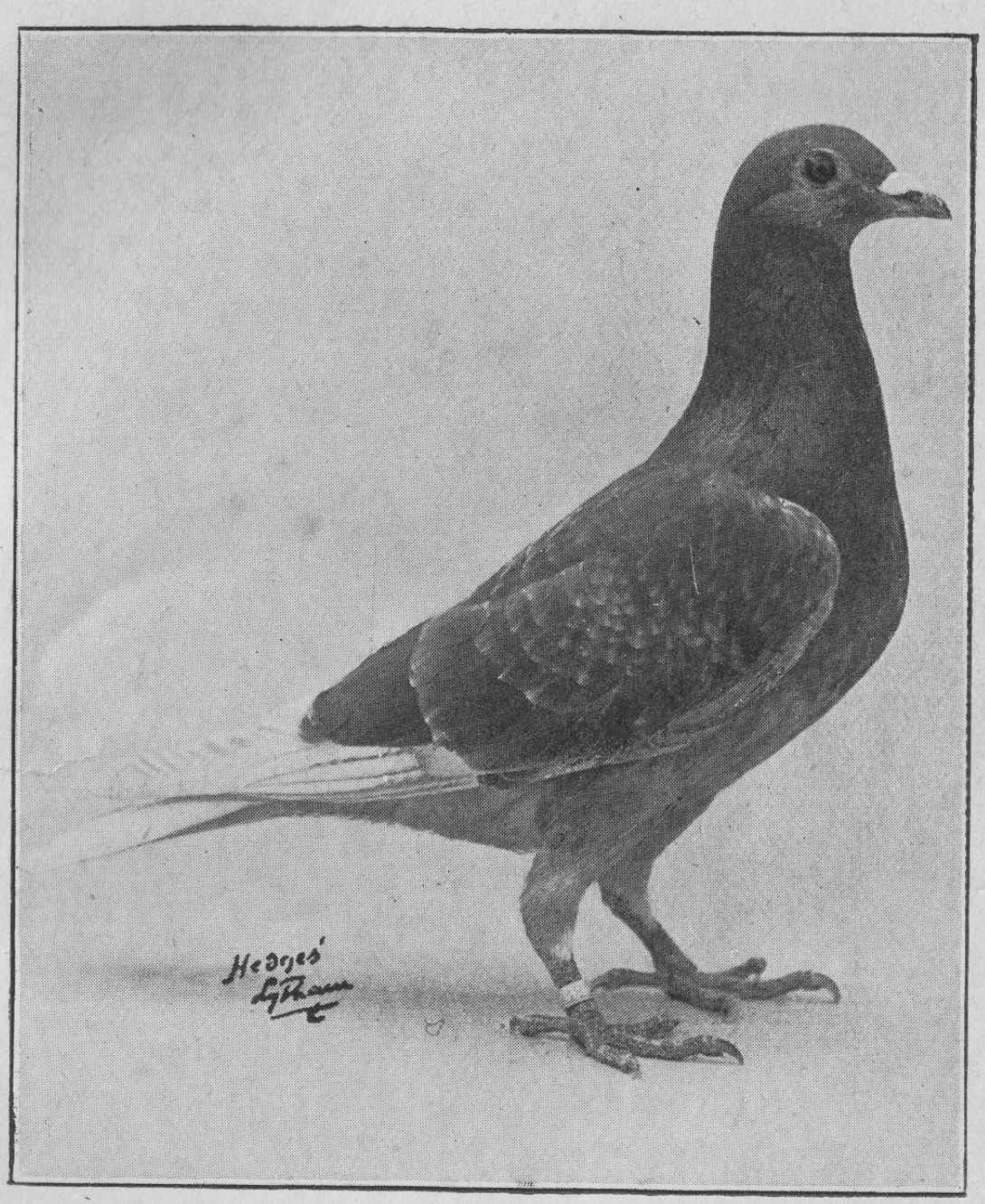
/-
ET.

2/-
NET.

LONDON:
THE RACING PIGEON PUBLISHING Co., Ltd.,
19, DOUGHTY STREET, LONDON, W.C.1.

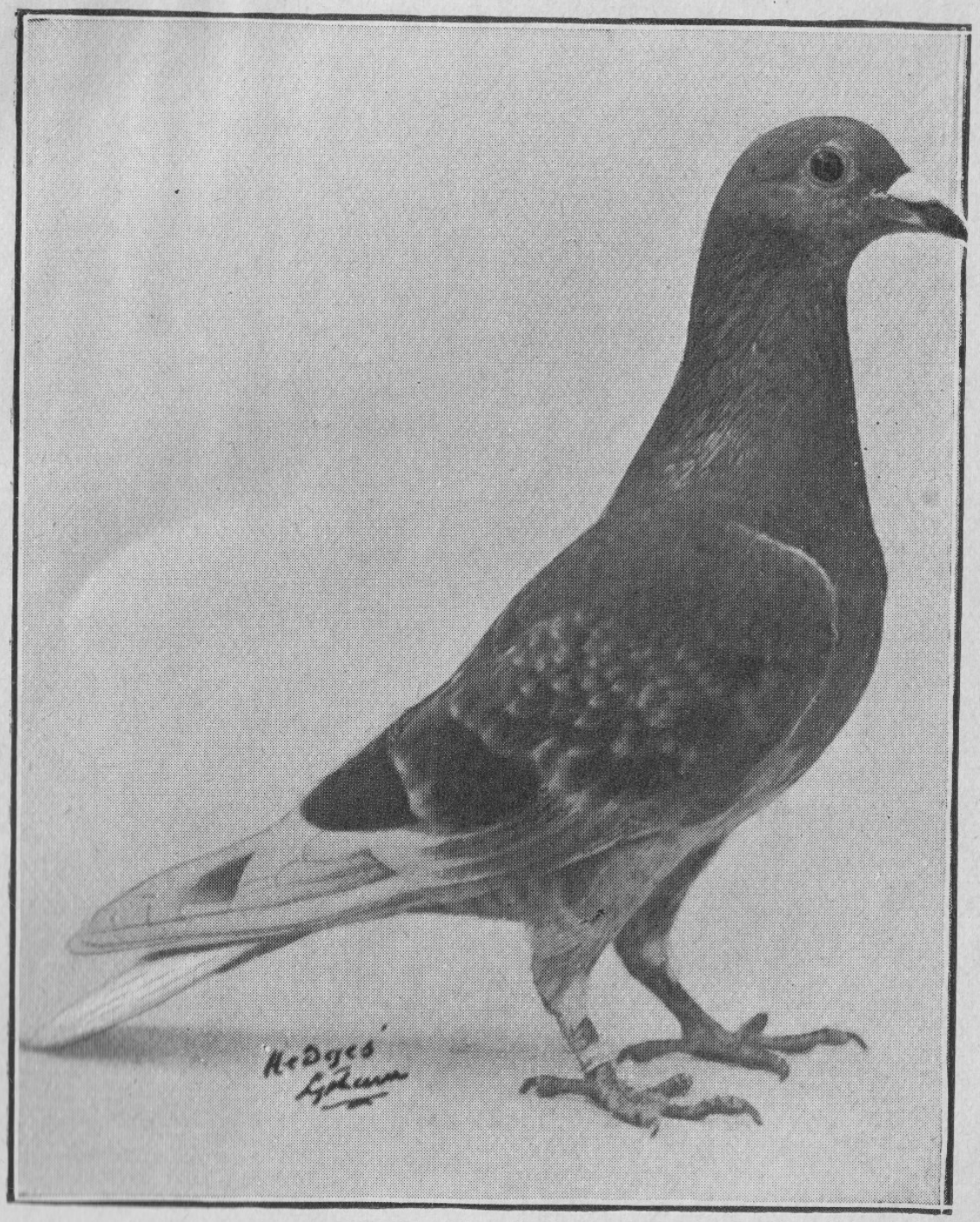


MR. JOHN W. LOGAN.



MR. J. W. LOGAN'S 1826.

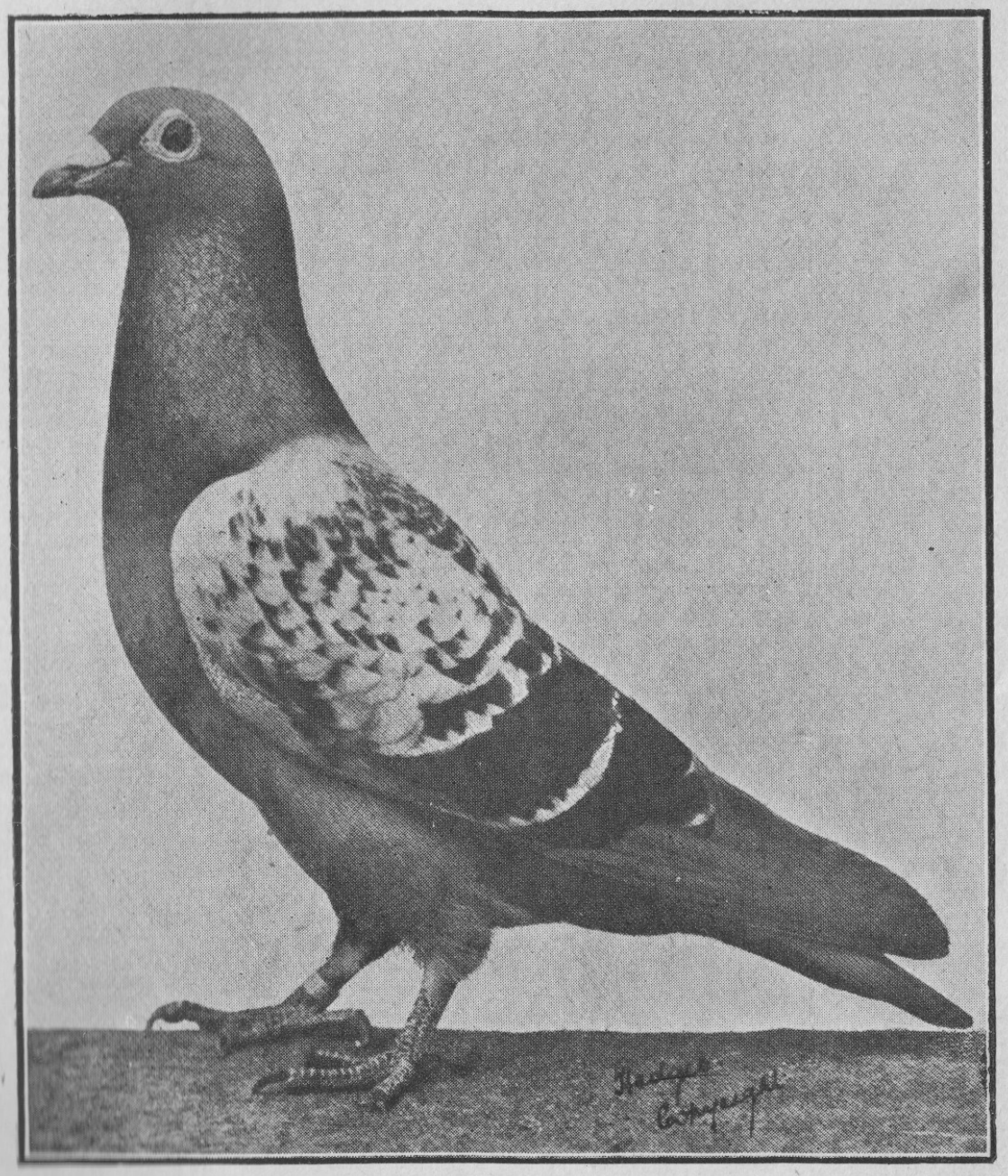
1st prize and King's Cup San Sebastian 1922 Grand National Race. 8th Prize San Sebastian 1921, Grand National Race.



MR. J. W. LOGAN'S 69.
19th Prize San Sebastian Grand National Race, 1921.

MR. J. W. LOGAN'S 1029.
Reference Number R61.

Flew the Channel Islands twice in 1911. Marennes (467 miles) in 1912 and 1913, and Pons (485 miles) in 1914. Won 1st prize and all pools in Midland Homer League Race from Marennes in 1913.



MR. J. W. LOGAN'S 28.
Reference Number R4.

Flew the National from Marennes (467 miles) 3 times, winning 18th prize 1905 and 82nd prize 1906, also 1st prize Harborough and District F.C. Marennes race 1906.